The Seaport Development and Shipbuilding Markets in China

February 2001

MARKET RESEARCH CENTRE

Market Reports are available online at:

www.infoexport.gc.ca

Department of Foreign Affairs and International Trade
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Canada

Government of Canada Gouvernement du Canada

The Seaport Development and Shipbuilding Markets in China

February 2001

(Également disponible en français sous le titre, Le marché des constructions portuaires et navales en Chine)

Prepared by the
Market Research Centre
and the
Canadian Trade Commissioner Service

© Department of Foreign Affairs and International Trade
(FaxLink no. 47115)

Canada

101-02154/

Report prepared by the Market Research Centre
Market Support Division (TCM)
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive, Ottawa K1A 0G2
Fax: (613) 943-1103
E-mail: mrc@dfait-maeci.gc.ca

The Market Research Centre produces a wide range of market reports by region and sector for Canadian exporters. These reports are available from:

— the FaxLink Domestic service (613-944-4500); and
— DFAIT's InfoExport Internet site (http://www.infoexport.gc.ca).

The Government of Canada has prepared this report based on primary and secondary sources of information. Readers should take note that the Government of Canada does not guarantee the accuracy of any of the information contained in this report, nor does it necessarily endorse the organizations listed herein. Readers should independently verify the accuracy and reliability of the information.

THE SEAPORT DEVELOPMENT AND SHIPBUILDING MARKETS IN CHINA

Team Canada Inc • Équipe Canada inc

EXECUTIVE SUMMARY

Globally, China is — and will continue to be — the world's biggest market for transport equipment and transport infrastructure development products and services. Passenger and cargo transport levels are booming, and will only continue to grow.

China's seaports are experiencing phenomenal growth. However, they are not able to handle the increasing traffic levels — port congestion is already stifling the nation's trade performance. In order to lessen congestion problems, China is constructing new berths (particularly container berths) and is further developing intermodalism/containerization.

The Chinese Government wants to increase the efficiency of China's ports. As a result, significant opportunities exist for Canadian companies to supply equipment (e.g. automated control systems), software, project management services, technical consulting and training that will help it to do so.

China is the world's third-largest shipbuilder. In 1999, it received 19% new ship orders world wide. Following the strong performance the industry in 1999, China announced its intent to double its shipbuilding output by 2005. However, in March 2000, China's shipbuilding industry regulator issued an order banning new projects that expand or upgrade shipbuilding facilities. The ban was issued in order to prevent the industry from sliding into overcapacity.

China's shipbuilding industry lacks cutting-edge technology required to produce critical components. Opportunities exist for Canadian companies to supply the following technologies: robotic welding and quality control of welding equipment; CAD and associated assembly; propeller technology (rotatable kortz nozzles, etc.); electrical and electronic systems; and environmental technology associated with shipyard production.

China encourages foreign investment in its port and shipbuilding sectors, particularly when the transfer of technology is involved. As a result of its abundance of raw materials and cheap labour China has already become a popular destination for foreign shipbuilders. Although foreign investment in port development or management projects is currently limited to 49% ownership, Chinese authorities are becoming increasingly tolerant of the establishment of wholly owned foreign enterprises.

Canadian companies should be aware that although China is moving toward accession to the World Trade Organization (WTO), numerous trade and investment barriers remain within its seaport development and shipbuilding markets. The best option for Canadian companies in penetrating this market is to set up a joint venture with a local firm.

TABLE OF CONTENTS

EXECUTIVE SUMMARY 4

MARKET OVERVIEW 7
Key Factors Shaping Market Growth 9
Opportunities 9
Actual and Planned Projects 11
International Financial Institutions 12

COMPETITIVE ENVIRONMENT 13
Local Capabilities 13
International Competition 14
Canadian Position 16
Canadian Investment in China 16
Competitive Advantage through Canadian Government Policies and Initiatives 16

PUBLIC-SECTOR CUSTOMERS 18
Government Organizations 19
Government Procurement Regulations/Process 22

MARKET LOGISTICS 23
Channels of Distribution 23
Joint Ventures 23
Market-entry Considerations 23
Suggested Business Practices 23
Financing 24
Intellectual Property Rights Protection 24
Import Regulations 25
China's Accession to the World Trade Organization 26
Local Standards, Certificates or Registrations 26
Export Credit Risks, Restrictions on Letters of Credit, Currency Controls 27

PROMOTIONAL EVENTS 28

KEY CONTACTS AND SUPPORT SERVICES 29

BIBLIOGRAPHY 35

OTHER REFERENCE MATERIAL 37
Useful Internet Sites 37

APPENDIX A. Seaport Development Projects, By Province 39

APPENDIX B. Business Do's and Don'ts 44

THE SEAPORT DEVELOPMENT AND SHIPBUILDING MARKETS IN CHINA

Team Canada Inc • Équipe Canada inc

MARKET OVERVIEW

China's economy has more than quadrupled in size since economic reforms and market liberalization began in 1978. The country is now the world's seventh-largest economy in terms of gross domestic product (GDP). Moreover, with 1.3 billion people, 30% of whom are under the age of 15, China shows great promise of becoming the world's largest consumer market in the near future.

Despite considerable and ongoing improvement, China's transportation infrastructure continues to be a business development bottleneck. Recognizing this fact, China has heightened the intensity of its transport infrastructure development. Consequently, China has the largest potential infrastructure market in the world, presenting remarkable opportunities for Canadian engineers, manufacturers and suppliers, as well as investors.

Seaport Development

Approximately 235 ports have been developed by the central Government. Of these, 30 handle 80% of China's total shipping traffic. Only one port, Ningbo, qualifies as a deep water port by international standards (meaning it has a draft of over 14 m).

As a result of increased direct contact between Chinese manufacturers and foreign buyers, and China's increasing openness and growing economy, China's seaports are experiencing phenomenal growth. Seaport traffic growth during the first half of this year, as compared to the first half of last year, was impressive. China's major "continental ports"[1] handled 793 million tonnes of cargo in the first half of 2000 (34% of cargo stemmed from foreign trade), up nearly 20% over the first half of 1999. China's major "coastal ports" handled 609 million tonnes of freight during the same period (41% of this stemmed from foreign trade), up 21% from the year before, while its major "river ports" handled 184 million tonnes, up 13% (about 12% of cargo consisted of foreign trade).

Even though only Shanghai, Tianjin, Dalian, Qingdao, Shenzen, Xiamen and Yantian can handle container traffic effectively, China's container traffic volume is growing considerably faster than waterborne traffic as a whole. Between January and June

[1]These are major ports developed originally for international trade, including Dalian, Qingdao, Tianjin, Shanghai, Xiamen and Quinhuagndao.

2000, container throughput totalled 10.4 million 20-foot equivalent units (TEUs), up 38% from the same period in 1999. The throughput of China's major container ports is expected to top 20 million TEUs by the end of this year. This percentage is expected to increase substantially for two reasons: first, China's exports are shifting from primary commodities to manufactured goods; and second, China's accession to the WTO is all but imminent, meaning that trade levels are sure to increase substantially.

China's ports cannot handle these levels of traffic. Port congestion is already stifling the nation's trade performance. As such, China has targeted the deficiencies of its seaport infrastructure — namely, ship navigation and scheduling, berthing/large ship access, cargo off-loading, inspection, customs clearance, security and tracking — and is committed to making improvements.

For the short and long terms, China is focussed on the construction of new berths (particularly container berths) and the further development of containerization/intermodalism in order to lessen its congestion problems. By the end of 2000, China plans to bring the total number of coastal berths to 1100. Deep-water berths will account for 665 of these berths.

The Chinese Government is focussed on the development of ports surrounding the Bo Hai Sea Rim, on China's northern shores.[2] There are numerous ice-free ports along the Rim (including Dalian, Qingdao and Qinhuangdao), which give access to China's northernmost energy reserves, and do not suffer from siltation and dredging problems — like Shanghai, Guangzhou and Tianjin do.

Shipbuilding

China is the world's third-largest shipbuilder. In June 1999, the Chinese government restructured its shipbuilding enterprises into two companies, the China State Shipbuilding Corporation (CSSC) and the China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC). The grouping is roughly geographical, CSSC being concentrated in the south, and CSIC having northern assets. Together the two groups received orders to construct ships totalling 8.57 million tonnes and cornered 19% of the world market for new ship orders. Fully 80% of these orders came from overseas and came on the heels of a two year downturn which was experienced by shipbuilders internationally. In Asia, the slowdown was felt most acutely by Chinese shipbuilders because of the comparative strength of the Yuan to the Yen and the Korean Won. Shipbuilding is currently China's largest export earner.

[2]The Bo Hai Rim surrounds the Bo Hai Sea, China's northernmost continental sea. Within the Bo Hai Rim, there are 11 of China's 32 largest cities. The area encompasses Tianjin Municipality, Liaoning, Hebei and Shandong Provinces.

In 1999, following the recovery of its shipbuilding industry, China announced that it would double its shipbuilding output by 2005. At the time, the Chinese Government forecast that annual sales would reach $4.1 billion by 2005 and increase to $6.2 billion five years after that.[3]

However, in March 2000, China's shipbuilding industry regulator issued an order banning new projects that involve expand or upgrade shipbuilding facilities. The ban was put into place to prevent China's shipbuilding sector from sliding into overcapacity. As result of the ban, shipbuilding and maintenance projects will be required to obtain the approval of the State Council, the SDPC or the State Economic and Trade Commission (SETC), and the State Commission of Science, Technology and Industry for the National Defence, throughout the 10th Five-year Plan.

China imports 95% of the control, propulsion, navigation and communications systems used on the vessels it exports.

Key Factors Shaping Market Growth

China's transport equipment and services market will be profoundly affected by China's accession to the WTO. In particular, China's accession will increase cargo traffic levels — which are already expanding at 25% per annum (four times the world average) — and will force China to further open its markets to foreign exporters and investors (see ***China's Accession to the World Trade Organization*** for more information). China is already making efforts to prepare its seaport and shipbuilding sectors for increased competition.

China began experimenting with decentralized management of port facilities in 1984, separating day-to-day management from political oversight and budgetary control. Although successful in stimulating the initiation and management of port development projects at the local, rather than central level, and in drawing an infusion of foreign private capital, local Government control led to widespread duplication and lack of co-ordination. China's determination to rationalize the port sector entails increased central Government involvement in the seaport development sector in the short-term. The Government will provide external oversight and central (co-ordinated) planning.

Opportunities

There are significant supply and investment opportunities for Canadian companies in China.

---

[3]All monetary amounts are expressed in Canadian dollars, unless otherwise indicated. The conversion rate to Canadian dollars is based on IDD Information Services, Tradeline, June 2000.

Canadian small and medium-sized enterprises (SMEs) should be aware that increasingly, the Chinese Government and provincial transport authorities are awarding small and medium-sized seaport infrastructure development projects, or portions of major projects, to single companies. These companies then subcontract work to whomever they choose — in effect, providing the Chinese with a turnkey solution to their seaport development needs. As a result, Canadian SMEs will gain quicker access to this market by working with larger companies as subcontractors or by trying to win contracts from small provincial transport authorities/bodies.

Seaport Development

Opportunities exist for Canadian companies to supply equipment, software and project management services, technical consulting and training geared toward increasing the operational efficiency of China's ports. China wants to develop automated systems for the management of its ports, and is expected to become a major consumer of automated equipment. Best prospects include the following:

- bulk handling equipment;
- automated dredging equipment;
- emergency response and salvaging equipment;
- laser docking systems;
- Vessel Traffic Management Information Systems (VTMIS);
- equipment and systems management software for intermodal distribution;
- EDI systems and support services;
- environmental control equipment and systems;
- project management services;
- engineering design and consulting;
- environmental impact assessment consulting; and
- training and consulting services related to all of the above.

Investment Trends

Between 1996 and 2000, China invested approximately $8.3 billion in the development of its ports. Of this total, 60% came from foreign sources.

China encourages foreign investment in its port sector, particularly for port construction or expansion. At this time, foreign investment in port development or management projects is limited to 49% ownership. However, Chinese authorities are becoming increasingly tolerant of the establishment of wholly owned foreign enterprises which provide service operations within port facilities. Numerous joint-venture port projects involving foreign investors have been established (refer to **International Competition** for more information on some of these investors).

Shipbuilding

China's shipbuilding industry lacks the cutting-edge technology required to produce critical components. Chinese companies are interested in the transfer or purchasing of the following technologies:

- robotic welding and quality control of welding equipment;
- CAD and associated assembly;
- propeller technology (rotatable kortz nozzles, etc.); and
- electrical and electronic systems.

Investment Trends

China's shipbuilding industry has attracted a considerable amount of foreign investment. The country's abundance of raw materials and cheap labour — China has huge steel and engine-making industries and the world's largest supply of marine engineers — is attractive, as is the fact that local investment increases one's chance of winning domestic contracts in a market that is booming.

Foreign direct investment (FDI) in China's shipbuilding sector dates from 1991, when a German company was permitted to take over a small shipyard in Shanghai. Today, according to the Chinese Shipbuilding Industry Association, foreign-invested shipyards receive 60% of all new orders placed with Chinese shipbuilders.

Actual and Planned Projects

There are numerous seaport development projects underway or planned in China. A number of them are listed below (see **Appendix A** for more details on each of these projects):

- Container Transport Project (national project)
- Jiulongpo Harbour Port Expansion (Chongqing)
- Xiamen Port Expansion (Fujian Province)
- Xiamen International Container Terminals Upgrade (Fujian Province)
- Fuzhou QingZhou Container Terminal (FQCT) Expansion (Fujian Province)
- Huangpu Port Expansion (Guangdong Province)
- Jiangmen International Container Terminal (JICT) Expansion (Guangdong Province)
- Port of Jingtang Expansion (Hebei Province)
- Dalian Port Expansion (Liaoning Province)
- Huludao Military Port (Liaoning Province)
- Dalian Liquid Storage-Tank Dock (Liaoning Province)
- Qingdao Container Facility Construction (Shandong Province)
- Big and Little Yangshan Island Deep Water Port (Shanghai)

- Shanghai Port Expansion — Phase III;
- Mawan Port Development (Shenzhen Province)
- Sekou Port Expansion (Shenzhen Province)
- Shenzhen Port Expansion (Shenzhen Province)
- Port of Tianjin Expansion (Tianjin)
- Coal Export Terminal (Tianjin)
- Majishan Island Port Development (Zhejiang Province)
- Port of Ningbo Expansion Project (Zhejiang Province)
- Port of Wenzhou Construction Project (Zhejiang Province)

Shipbuilding

Between domestic and foreign orders, China's shipyards are very active. For example:

- The China Shipping Container Line has ordered 21 post Panamax ships.

- The Dalian New shipyard is manufacturing five large (300 000 dead weight tonnage — DWT) crude-oil carriers for Iran.

- The Guangzhou shipyard is manufacturing two 36 000 tonne oil tankers for the Moller Maersk Group.

- The Hudong shipyard is manufacturing four 74 500 tonne ships for the Hong Kong subsidiary of the China Overseas Shipping Co.

- The Jiangnan shipyard is manufacturing six Panamax ships, ten 74 000 tonne vessels for delivery in 2002 (for clients in Hong Kong, Greece and Germany), and is constructing eight freighters with a gross displacement of 610 000 tonnes in co-operation with the Hudong Shipbuilding Group.

- The Shanghai Hudong shipyard is manufacturing 17 Panamax ships.

International Financial Institutions

China is the largest borrower from both the World Bank and the Asian Development Bank (AsDB), representing significant commercial opportunities for Canadian firms. As a result of Canada's status as a shareholder in both institutions, Canadian companies are eligible to supply goods and technical assistance related to loan-funded projects. In 1999, China borrowed $3.1 billion from the World Bank and $1.9 billion from the AsDB.

World Bank lending to China has been primarily in three sectors: Agriculture (29%), Transportation (24%) and Energy (19%). AsDB funds have been allocated mainly to the Transport and Communications (46.1%) and Energy (19.2%) sectors. There are also a number of projects focussed on water supply and sanitation. Special emphasis has

been placed on projects that support economic reform, develop public infrastructure, address environmental degradation, improve natural resource management, support human resource development and alleviate poverty.

Companies may supply technical assistance services directly to the banks, in support of project design and feasibility work; however, loan-funded projects themselves are generally managed by Chinese executing agencies. The procurement of loan-funded goods and services by these agencies is subject to lending institution rules governing fairness and transparency, and companies can appeal if they feel that the procurement process is not being properly followed.

For links to the World Bank and AsDB Web sites, and for copies of related business guides, companies are encouraged to consult IFInet on the Web site of the Department of Foreign Affairs and International Trade at: http://www.dfait-maeci.gc.ca/ifinet.

COMPETITIVE ENVIRONMENT

Local Capabilities

Seaport Development

China is able to supply most of the equipment, such as cranes, container gantry cranes and forklifts required for the development of its seaports. The Shanghai Zhenhua Port Machinery Co. Ltd., for example, manufactures large gantries/cranes for seaports world wide. In fact, the company supplied the Port of Vancouver with a number of container gantries.

Shipbuilding

There are well over 200 shipbuilders and numerous shipbuilding-related R&D institutions in China. Although Chinese shipbuilders are competitive with Japanese and Korean shipbuilders in terms of price, they lack creative design capacity and state-of-the-art technologies.

Together, the China State Shipbuilding Group Co.(CSSG) and the China Shipbuilding Heavy Industries Group Co. (CSHIG) account for 50% of China's shipbuilding capacity. The two groups were created in July 1999, when the former China State Shipbuilding Corp. was split along north-south lines into CSSG and the CSHIG. The CSSG is made up of 58 member enterprises, including 30 shipbuilding/repairing firms, nine research and design institutes and 19 auxiliary enterprises. The CSHIG has 96 member enterprises, including 48 shipbuilding/repairing industries, 28 research and design institutes and 20 auxiliary enterprises.

Both the CSSC and the CSSG began constructing large new manufacturing facilities before the ban on new shipyard building projects was put in place. The CSSG is constructing a $850 million facility that will be one of the largest shipyards in the world, in Shanghai's Pudong District. The Shipbuilding Centre, as the new facility is known, will be completed in 2002, and will have a manufacturing capacity of 1.8 million DWT per year. Its technical capabilities will be similar to those in Japan and Korea's top shipyards. At the same time, the CSHIG is constructing a $1.2 billion shipyard in Qingdao. The yard is centred around four deep-water docks and will have a production capacity of 1.8 million DWT annually. The CSHIG's new yard is expected to be one of China's most advanced shipbuilding facilities.

At this time, the Yantai shipyard, which recently opened a new dry dock with a nominal capacity of 500 000 DWT, is the largest shipyard in China. It is larger than the Dalian New Shipyard, which has a dry dock with a 300 000 DWT berth that measures 365 m by 80 m. However, the Waigaoqiao shipyard in Shanghai which is currently under construction will be larger than the Yantai Shipyard, with a 470 m by 800 m first dry dock that will allow for the construction, theoretically, of 700 000 DWT vessels.

Table 1. Top 10 Shipbuilders in China, 1999 ($ millions)

Company	Total Production Value
Hudong Shipbuilding Group	428
Jiangnan Shipbuilding Group Co. Ltd.	413
Dalian Shipyard	365
Guangzhou Shipyard International Co. Ltd.	310
Dalian New Shipyard	308
Jiangsu Jiangyang Shipbuilding Group Co. Ltd.	227
Zhonghua Shipyard	206
Wuchang Shipyard	163
Shanghai Shipyard	160
Bohai Shipyard	148

Source: Xinhua News Agency, 2000.

International Competition

Seaport Development

Approximately 60% of the total amount that China has invested in the development of its ports has been supplied by foreign investors. Companies from Europe, Singapore, Taiwan, Hong Kong (in particular) and the United States all compete aggressively within

China's seaport development market. Japan is also very involved in the sector, and uses "tied aid" in the form of soft loans to support its industry's efforts in China.

Large foreign players involved in China's seaport development sector include:

- Alstom Automation International — a British subsidiary of France's Alstom, was awarded a turnkey contract to construct a coal export terminal for the Port of Tianjin in 1999.

- U.S.-based Sealand Corp. — the company is the largest U.S.-based investment presence in China's port development sector. It constructed a large container depot in the Port of Shanghai in co-operation with the Shanghai Port Authority (SPA) and is involved in a joint venture with the Port of Tianjin to manage the port's container terminal operations.

- Hong Kong's Hutchison Whampoa — the company has teamed with the Shanghai Port Authority (SPA) to construct 10 container berths with a capacity of 2.2 million TEUs annually. It is also involved in a venture with Zhenzhen Dongpen Industries to build and operate five container berths and four general cargo berths in Yantian.

- Hong Kong's China Merchants Holdings (International) Co. Ltd. and Swire Pacific — the two companies are involved in a joint venture to operate four berths at the Port of Shekou. Two of the berths have a 600 000 TEU annual capacity and two have a 800 000 TEU annual capacity.

- Hong Kong's New Work Infrastructure — New Work Infrastructure is teamed with the Tianjin Harbour Bureau to upgrade four container berths and two dry-bulk berths in Tianjin Port's eastern container terminal.

- P&O Ports Australia.

Shipbuilding

Shipbuilders from all over the world have established joint manufacturing facilities in China. According to the China Association of Shipbuilding Industry, more than 200 foreign shipbuilders are now co-operating successfully with Chinese companies in joint manufacturing ventures.

Japan's Kawasaki Heavy Industries and Singapore's Raffles group are two of the larger foreign companies that have formed joint manufacturing facilities in China. Kawasaki Heavy Industries established a 50/50, $144 million joint-venture shipyard in Nantong with the China Ocean Shipping Group Co., China's largest shipping company. When complete, the shipyard will have the capacity to construct vessels larger than 160 000

DWT. Singapore's Raffles group recently completed construction of a 305 000 tonne dock in Yantai, Shandong Province.

In March 2000, South Korea's Samsung Group and Hyundai announced plans to manufacture prefabricated ship sections in Dalian and Ningbo.

Canadian Position

In general, Canadian transport equipment and transport infrastructure development companies (including architectural, construction, engineering and manufacturing firms) enjoy a good reputation in China for high-quality, technically advanced products and services. Moreover, Canada's wealth of Chinese professionals such as investors, developers, engineers, designers and architects who understand at least in part the local culture, and who can serve as a bridge to realizing seaport development and shipbuilding opportunities, give Canada a decided advantage over many of its international competitors.

Canadian Investment in China

According to Statistics Canada, Canadian FDI in China grew appreciably during the 1990s, increasing from $225 million in 1993 to $464 million in 1998. In 1998, China was the seventh-largest recipient of Canadian FDI in Asia.

The Canadian investment community present in China is substantial and multifaceted. Canadian investments cover a full range of key sectors, including agriculture, transportation, telecommunications, financial services, energy, mining, biotechnology, construction and forest products. The vast majority of Canadian firms investing in China are SMEs.

Canadian investment in China is concentrated in coastal regions (Shanghai, Guangdong, Shandong, Liaoning and the Beijing/Tianjin area). However, Canadian investments can be found in all regions of the country and are steadily expanding in terms of sectors of involvement.

Competitive Advantage through Canadian Government Policies and Initiatives

Canada China Business Council

The Canada China Business Council (CCBC) is a private-sector, non-profit membership organization that facilitates and promotes trade and investment between Canada and China. Sixty per cent of the CCBC's members are small and medium-sized enterprises (SMEs). The CCBC's mandate is to stimulate and support trade in goods and services, investment, and technology transfer; to achieve greater economic growth and closer relationships between Canada and China; to provide practical and focussed assistance

to business; and to be the voice of the Canadian business community on matters of Canada-China relations, both to the Government and to the public at large.

Small and medium-sized companies unable to maintain a full-time presence in China may find the CCBC's range of services particularly useful. CCBC member services include the provision of market research, policy support, counselling, and translation services; negotiating strategies; and arranging business programs.

Canadian International Development Agency – Industrial Cooperation Program

Since 1982, CIDA's Industrial Cooperation Program (CIDA-INC) has been actively promoting Canadian participation in China's socio-economic development. CIDA-INC offers cost-sharing services for feasibility studies, project development and project implementation, to companies considering investing in China through joint venture arrangements or wholly-owned ventures. CIDA-INC's interests are mostly in projects involving social impact enhancement. For more information, visit http://www.acdi-cida.gc.ca/busine-e.htm or contact a CIDA-INC program or contracting manager.

Export Development Corporation

Export Development Corporation (EDC) is Canada's official export credit agency, facilitating Canadian trade with over 200 world markets. EDC's first transaction with China took place in 1980 and since then EDC customers — Canadian companies of all sizes — have concluded over $5 billion of business in China. A variety of EDC trade finance services have been employed in the Chinese market. Financing is traditionally offered on a case-by-case basis, through lines of credit established with select Chinese banks. Export financing may also be considered via direct buyer loans to credit worthy companies which have Chinese Government authority to borrow funds abroad. In addition, EDC export and investment insurance programs provide exporters with protection against a variety of risks, both commercial and political. Performance security and contract bonding programs also help exporters by providing them with the ability to free up working capital while meeting bonding requirements during the execution of commercial contracts.

Foreign Investment Protection Agreement

Negotiations are under way between Canada and China to conclude a foreign investment protection agreement (FIPA). However, China's WTO accession is a prerequisite to its completion. Canada is actively working with the Chinese Government to remove as many investment barriers and restrictions as possible, in all sectors.

Program for Export Market Development

The Program for Export Market Development (PEMD) helps Canadian companies enter new markets by sharing the costs of activities that companies normally could not or would not undertake alone, thereby reducing risks involved in entering a foreign market. Eligible costs and activities include market visits, trade fairs, incoming buyers, product testing for market certification, legal fees for international marketing agreements, transportation costs of offshore company trainees, product demonstration costs, promotional materials, and other costs necessary to execute a market development plan. Activity costs are shared on a pre-approved, 50/50 basis.

The PEMD refundable contribution ranges from $5,000 to a maximum of $50,000. Preference is given to companies with fewer than 100 employees for a firm in the manufacturing sector and 50 in the service industry, or with annual sales between $250,000 and $10 million. Other components of the program include international bid preparation (Capital Project Bidding) and, for trade associations, developing international marketing activities for their membership. For additional information visit http://www.infoexport.gc.ca/pemd-e.asp or call 1-888-811-1119.

WIN Exports

WIN Exports, a database of Canadian exporters and their capabilities, is used by trade commissioners around the world and by Team Canada Inc partners in Canada to match Canadian suppliers with foreign business leads, and to share information on trade events. To register your company in WIN Exports or for more information, visit http://www.infoexport.gc.ca/winexports/menu-e.asp or call 1-888-811-1119.

PUBLIC-SECTOR CUSTOMERS

There is truly very little distinction between private- and public-sector customers in China's seaport development and shipbuilding sectors. To one degree or another, Chinese Government agencies are involved in the operations of almost all domestic service providers, facilities and manufacturers.

To obtain access to this market, Canadian companies are strongly encouraged to directly market — either by themselves or even more so through an agent — their products and services to end users and importing agencies. Seaport authorities and shipbuilding companies have suggested that companies that have made the effort to introduce themselves to end users often have an advantage over those that have not, even when bids are announced publicly. In addition, for numerous larger procurement projects, bids will only be sought from pre-qualified bidders.

When negotiating contracts, Chinese customers pay careful attention to pricing, technology transfer, product quality, availability of spare parts (if applicable), and after-sales service. Financing is always an issue when doing business in China. Canadian companies who offer attractive financing options in their proposals will have a significant advantage over competitors who do not. Creativity and flexibility are essential when doing business in China.

Seaport Development

The Ministry of Communications (MOC) has jurisdiction over China's ports. It is responsible for the administration of the waterway transport industry and China's various sea transport organizations and regulates the transport of goods and materials. In addition, the MOC is responsible for the improvement of port information and service systems and for the reform and rationalization of China's port infrastructure.

The Ministry of Water Resources (MOWR), which controls China's waterways, is in charge of port dredging and other underwater operations. Canadian companies interested in supplying dredging equipment, performing seabed evaluations, or that have related interests are advised to contact the MOWR.

The primary customers of seaport development goods and services in China, are local port authorities or contractors hired by them. All procurement decisions ultimately end up before the Director of the Port. Port authorities fall under the jurisdiction of their respective municipalities.

Although it is possible for Canadian companies to enter China's seaport development market as independent specialist contractors, port officials prefer to procure goods and services that are part of a total delivery package. The ability of a consortium to deliver a comprehensive design, construction, financing, equipment, operation and maintenance solution to a seaport development project appeals to Chinese port authorities.

Shipbuilding

The CSSG and the CSHIG are China's primary end users of shipbuilding related products and services.

Government Organizations

State Council

The State Council represents the highest level of decision making in the Chinese Government, providing overall direction to China's economic policy development. Composed of China's premier, four vice premiers and five state councillors, the State

Council is in charge of approving any project valued at $147.3 million or more, or having any aspect considered to be sensitive.

State Development Planning Commission

The State Development Planning Commission (SDPC) is a macroeconomic central agency responsible for the development of strategy and plans for national economic and social development. The SDPC has a critical role in planning central Government expenditures, and reviews and approves large foreign investment projects of between $44 million and $147.3 million.

Following SDPC approval, projects are put on a comprehensive list of SDPC projects at which point the Ministry of Finance announces them to the public. The Ministry of finance will then negotiate all purchases.

State Economic and Trade Commission

The SETC is responsible for macro-economic policy, and for the critical task of restructuring China's state-owned manufacturing sector. Following Government reforms in March 1998, a number of key ministry-level organizations became bureaus under the SETC. Among these newly created bureaus is the Bureau of Machinery Industry, which covers the automotive and heavy manufacturing industries.

Ministry of Foreign Trade and Economic Cooperation

The Ministry of Foreign Trade and Economic Co-operation (MOFTEC), under the State Council, is mandated with the overall administration of China's foreign trade and economic co-operation. Key responsibilities include:

- managing external economic relations and trade;
- implementing foreign trade policies;
- drafting medium- and long-term foreign trade development programs and annual import-export plans, in co-ordination with the SDPC;
- approving the establishment of import and export enterprises;
- implementing the import and export licensing system;
- drafting and producing joint-venture documents; and
- negotiating trade agreements.

Ministry of Communication

Since its restructuring in 1998, the Ministry of Communications (MOC) is responsible for:

- drafting development strategies, policies, laws and regulations and technical standards for road and waterway communications; creating development programs, plans for road and waterway transport; developing a comprehensive transport system;
- regulating the transport of major state goods and emergency passenger transport; implementing state road and waterway projects; organizing fee collection for road and waterway facilities construction and maintenance;
- coordinating industry relations and enterprise relations; ensuring fair competition in the road and waterway transport trade;
- managing the auto repair market, auto driving schools and driver training programs;
- ensuring the safety of water transport; inspecting vessels and marine transport facilities, pollution by vessels, navigation insurance, rescue and salvage efforts, navigation; managing shipping agents, the tallying of foreign vessels, the dredging of navigation channels, the use of ports and navigation facilities and the layout of coastlines.

Subsidiaries and affiliated organizations of the MOC include:

- China State Shipbuilding Corporation (CSSC)
- China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)
- China Ocean Shipping Company (COSCO)

China State Shipbuilding Corporation (CSSC)

The China State Shipbuilding Corporation is a state-owned conglomerate of 58 enterprises engaged in shipbuilding, ship-repair, shipboard equipment manufacturing, marine design and research. The workforce of 95,000 is located in East China, South China and Jiangxi Province. Major enterprises include Jiangnan Shipyard, Hudong Shipbuilding, Guangzhou Shipyard and China Shipbuilding Trading Company.

China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)

The state-owned China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) consists of 96 enterprises located in northern China, and employs over 170,000 persons. Assets include shipbuilding and industrial enterprises in Dalian, Tianjin, Wuhan, Xi'ian, Chongqing and Kunming, as well as 28 research institutes and six laboratories developing navel and civil vessels and related equipment.

Government Procurement Regulations/Process

Despite China's moves toward a market economy, there are few consistent, industry-wide, public- or private-sector business processes other than those associated with State-level development blueprints (e.g. the National People's Congress Five-year Plan and the role of the SDPC). The "business process" as practised is, in fact, a reflection of many factors, including the number and levels of Government involved, degrees of political support, international investment and "buy ins," directed contracts, favoured contractors, and competitions held only to drive prices down.

There is no guarantee that contracts (even those tendered internationally because they are funded by a multilateral development bank) will be awarded in accordance with the checks and balances found in a competitive tendering process such as that seen in Canada. Factors vary for each project to such an extent that, rather than there being a standard process each has a degree of uniqueness, an understanding of which is fundamental to involvement and eventual negotiation. With so many decisions made by different levels of Government, and financing often dependent on offshore investment, time-lines are often simply guidelines.

China's pending accession to the WTO is a demonstration of its commitment to a program of economic reform (see ***China's Accession to the World Trade Organization*** for more information on this subject). This commitment will result in adjustments to China's public and commercial sector business practices over both the short and long term. However, it is not anticipated that such adjustments will be immediately adopted and enforced.

Infrastructure project tenders funded by multilateral/bilateral organizations are conducted under the rules of international competitive bidding. Tenders for projects funded by Japan's OECF are announced in the Chinese press, and are conducted, in most cases, by the China National Technical Import Corp. Tenders for projects funded by the World Bank and the AsDB are processed through international tendering companies such as The China National Technical Import/Export Corp., China Commercial Import/Export Corp., China Chemical Construction Co., and the China International Tendering Co.

MARKET LOGISTICS

Channels of Distribution

Canadian companies are strongly encouraged to enlist the services of a local agent or distributor to facilitate market penetration. The Chinese will almost always contact foreign companies that have an office or representative in China, but will not necessarily contact others. Joint ventures with domestic firms, wholly owned foreign ventures, technology transfer arrangements, trading companies, and establishment of local sales offices are also options.

Canadian companies may contact the Canadian Embassy in Beijing or the Consulates General in Chongqing, Guangzhou and Shanghai for a list of reliable and authorized distributors and agents in their respective regions.

Joint Ventures

The time frame for implementing a project, the constraints on imports and exports for required equipment or products, and the level of bureaucratic interference, can all be reduced by entering into joint ventures with provincial and/or national entities. This is particularly true in many autonomous regions, special economic zones (SEZs), open coastal cities and special planning provinces. Guangdong and Hainan provinces have special privileges in dealing with foreign investors.

Market-entry Considerations

Suggested Business Practices

One of the most important aspects of business dealings in China is *guanxi*, which translates roughly as "connections." The right *guanxi* can open doors to vast networks of potential clients and can facilitate understanding (and sometimes sidestepping) of China's diverse regulations and restrictions.

While a local agent or partner can attend to *guanxi* on the foreign partner's behalf, frequent visits to the market (i.e. to each local airport authority) by the exporter — and/or establishment of a local office — is advisable for establishing successful, long-term business relationships in China.

Naturally, all training and usage documentation accompanying imported products must be provided in the customer's first language (most commonly Mandarin, although Cantonese is often the preferred language in some Southern Chinese areas). Written Chinese should be in simplified characters. Canadian companies should bring business cards that are in Chinese.

Canadian companies should adopt visible marketing and promotional materials in Chinese (e.g. brochures, advertisements in Chinese industry magazines), that let potential customers know who they are and how to find them. Vendor reliability, reputation and product history are vital in the purchasing decision.

Proper respect should be shown to potential clients or other business partners by addressing them by their honorific title (e.g. Mr., Dr.), and by being on time for all meetings. When exchanging business cards, adequate consideration should be given to the business card offered (reading the information thoroughly and commenting on the "high" position of the client or partner).

For more exhaustive treatments of suggested business practices in China please refer to **Appendix B** and to the Department of Foreign Affairs and International Trade's *SME Survival Guide to the China Market*, which is available at the following URL: http://www.infoexport.gc.ca/docs/view-e.asp?fn=76520&lg=0

Financing

The development of all of China's transport industries and infrastructure will require massive injections of foreign capital. World Bank projections estimate that China's infrastructure development plans for the period between 2001 and 2005 will require investments totalling $590 billion.

Much of the domestic funding for port development projects comes from a port construction fee of $0.25 per tonne that is charged to port users. However, this fund contributes only a small portion of the amount needed. In addition to the fund, China has received numerous soft loans from the World Bank, the AsDB and foreign Governments.

China's shipbuilding industry is financed, to a large degree, by the country's own Export/Import Bank. In 1999, 32% of all loans given by China's Eximbank went to the shipbuilding industry, supporting exports of 480 rated at a total of 11.5 million tonnes.

Intellectual Property Rights Protection

Canadian companies should be aware that although China has indicated a strong commitment to improving property rights protection, trademark infractions and theft of patented technology are still prevalent.

Patent application by foreign non-residents must be made to the Patent Agency of the China Council for the Promotion of International Affairs, or the Shanghai Intellectual Property Administration. Applications and proceedings are published in the Patent Gazette 18 months after initial filing.

Trademarks are valid for 10 years from the approval date, and can be renewed upon application. Foreigners must apply to the State Administration of Industry and Commerce for a trademark.

Import Regulations

A number of significant systemic problems and practices impede Canadian access to the Chinese market.

A common problem faced by many Canadian firms that have entered the Chinese market is the lack of transparency and the inconsistent application of laws, regulations and import practices. These difficulties reflect, in part, the decentralized nature of administration in China and the strength of local centres of power. The administrative units of local and regional Governments can often act independently from central commands and from written laws endorsed by the central authorities. In customs procedures, for example, it is not uncommon for one product to be subject to different levies in different ports, as each port authority adds its own administrative and miscellaneous fees to the basic import tariff. This practice creates uncertainty in the calculation of export costs and impedes the establishment of consistent, long-term commercial ties. In the case of capital projects, the approval process is often unclear, as is the ultimate decision-making authority on any particular project.

High import tariffs are one of the principal impediments to Canadian exports. Canadian exporters are particularly vulnerable if their products compete against domestically produced goods or have a fixed world price. Import costs are compounded by the imposition of a 17% value added tax (VAT) on most imports. In addition, both tariff rates and VAT are inconsistently applied, sometimes to the advantage of one's domestic or foreign competitors. This situation will no doubt change with China's impending accession to the WTO.

Canadian companies can often reduce the tariffs they face by exporting their products in a broken-down form, since the assembly of these components provides jobs to Chinese citizens. In addition, exporting products into China's five SEZs, open cities and foreign trade zones can be advantageous, as these places may offer some form of preferential duty reduction or exemption. However, such special treatments tend to change fairly rapidly, so companies seeking to exploit opportunities should consult with relevant local authorities on a regular basis.

Other market access impediments to the Chinese transport sector include the following:

- investment barriers;
- the inability to appeal rulings by Chinese officials through a judicial review process;

- equivalent treatment of foreign and domestic firms (national treatment), equivalent treatment of imports from different countries, e.g., most-favoured nation (MFN) status;
- access to foreign exchange — importers must apply for approval to get foreign exchange; and

- non-tariff barriers (such as import licences and quotas, and Government subsidization of Chinese manufacturers).

The above issues are currently being addressed in multilateral and bilateral negotiations on China's accession to the WTO.

China's Accession to the World Trade Organization

China has made a number of trade-related commitments to World Trade Organization (WTO) members that are expected to take effect when China accedes to the organization. These include tariff concessions as well as commitments to apply WTO rules relating to subsidies, standards, intellectual property, import licensing, trade-related investment measures and sanitary and phytosanitary measures. China will also be bound by fundamental WTO principles that will require the country to strengthen commercial legal procedures and improve transparency.

China's WTO commitments should help to reduce the risk of doing business in China and encourage increased trade and investment flows. However, most commitments will be phased in over time. In the case of lower tariff rates, most new bound rates will be phased in over five equal, annual increments from the date of accession.

China negotiated a number of tariff rate concessions in its bilateral WTO agreements with member countries. The most favourable concession for any item will apply to all member countries once China joins the WTO.

On November 26, 1999, Canada and China concluded a bilateral agreement providing for improved market access for a range of goods and services. The agreement will affect all products and services covered in this report.

Local Standards, Certificates or Registrations

All seaport development or shipbuilding products and services must meet the technical and safety standards set forth by the MOC, the MOWR and the SETC.

Export Credit Risks, Restrictions on Letters of Credit, Currency Controls

Commercial transactions involving foreign exchange must be approved by the State Administration of Exchange Control (SAEC). A letter of credit from the Bank of China usually indicates that the necessary approvals have been obtained. Most letters of credit provided by the Bank of China result in payments being made only after the export documents have been received — a waiting period of about two weeks. To protect themselves in the event that the terms of sale are not met, Chinese purchasers will often request a standby letter of credit from the exporter's bank at the time of the initial down payment.

Down payments for the purchase of large equipment and technology from foreign companies are normally between 15% and 25%. Up to 75% is then paid on delivery, and the balance is paid on installation. Foreign companies doing business in China have found that both public- and private-sector customers are usually diligent with issuing payment on time and according to the specifications of the agreement. Short-term credits (30-90 days) are commonly provided.

China does not allow letters of credit issued by its banks to be confirmed by other banks of Chinese or foreign origin.

Chinese agents and distributors are generally well-versed in the use of letters of credit and other common export-financing mechanisms.

PROMOTIONAL EVENTS

Event/Description	Organizer
International Exhibition on Road and Water Transport Technology and Equipment National Agricultural Exhibition Centre Beijing, China October 25-28, 2000 August 22-25, 2002 Biennial exhibition showcasing road engineering, bridge and culvert engineering, traffic engineering, automobiles, port and navigation channels, port equipment, water transport management, ship engineering, intermodal transport systems and port machinery.	**Beijing International Exhibition Centre** A1 North St. Qingnianhu Andingmenwai, Dong Cheng District Beijing 100011 China Tel.: (86-10) 6422-7788 Fax: (86-10) 6425-1287 Contact: Chai Yingjie E-mail: yingjie@biec.com.cn
Marine Port China International Trade Exhibition for Port and Waterway Construction, Shipbuilding Industry and Transport Shanghai Exhibition Centre, China November 21-24, 2000 Exhibition showcasing port administration, port construction, port facilities, port equipment, port safety and security, port services and waste disposal, waterway construction, shipbuilding industry, installations and equipment, marine technology, transport and engineering.	**Shanghai International Exhibition Corp.** 4/F Building 1, Jinling Mansions 28 Jinling Xi Rd. Shanghai 20021 China Tel.: (86-21) 6387-2828 Fax: (86-21) 6512-4191 Contact: Gu Chunting, Yu Bin E-mail: siec@stn.sh.cn
Shiport China International Shipbuilding, Port and Marine Technology and Transportation Equipment Exhibition Dalian Xinghai Convention and Exhibition Centre Dalian, China June 2002 Biennial exhibition showcasing port equipment, shipbuilding facilities, marine technology, transportation equipment and related services.	**Business and Industrial Trade Fairs Ltd.** Unit 1223 HITEC, 1 Trademart Dr. Kowloon, Hong Kong Tel.: (852) 2865-2633 Fax: (852) 2866-1770 Contact: Rebecca Chan E-mail: enquiry@bitf.com.hk

KEY CONTACTS AND SUPPORT SERVICES

Canadian Government Contacts

Canadian Embassy and Consulates

Canadian Embassy – Beijing
19 Dongzhimenwai Dajie
Chaoyang District
Beijing 100600 China
Tel.: (86-10) 6532-3536
Fax: (86-10) 6532-4072
Internet: http://www.canada.org.cn
Contact: Murray King
E-mail: murray.king@dfait-maeci.gc.ca

Canadian Consulate – Chongqing
Suite 1705, Metropolitan Tower
Wu Yi Lu, Yu Zhong District
Chongqing 400010 China
Tel.: (86-23) 6373-8007
Fax: (86-23) 6373-8026
Internet: http://www.canada.org.cn
Contact: Peter Liao
E-mail: peter.liao@dfait-maeci.gc.ca

Consulate General of Canada – Guangzhou
Suite 801, China Hotel Office Tower
Liu Hua Lu
Guangzhou 510015 China
Tel.: (86-20) 8666-0569 Ext. 225
Fax: (86-20) 8667-2401
Internet: http://www.canada.org.cn
Contact: Cathy Yao
E-mail: cathy.yao@dfait-maeci.gc.ca

Consulate General of Canada – Shanghai
Tower 4, Suite 604
Shanghai Centre
1376 Nanjing Xi Lu
Shanghai 200040 China
Tel.: (86-21) 6279-8400
Fax: (86-21) 6279-8401
Internet: http://www.canada.org.cn
Contact: Thomas Chen
E-mail: thomas.chen@dfait-maeci.gc.ca

Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT)

125 Sussex Dr.
Ottawa, ON K1A 0G2
Internet: http://www.dfait-maeci.gc.ca

China and Mongolia Division (PCM)
Tel.: (613) 996-7256
Fax: (613) 943-1068
Contact: Gregory Chin
E-mail: gregory.chin@dfait-maeci.gc.ca

Market Support Division
Tel.: (613) 996-0446
Fax: (613) 996-1225
Contact: Doug Pelkola
E-mail: doug.pelkola@dfait-maeci.gc.ca

Canada Commercial Corporation (CCC)

50 O'Connor St., Suite 1100
Ottawa, ON K1A 0S6
Tel.: (800) 748-8191 or (613) 996-0034
Fax: (613) 995-2121
Internet: http://www.ccc.ca

Export Development Corporation (EDC)

151 O'Connor St.
Ottawa, ON K1A 1K3
Tel.: (800) 850-9626 or (613) 598-2500
Fax: (613) 598-6697
Internet: http://www.edc.ca

Industry Canada

235 Queen St., 10th Floor, East Tower
Ottawa, ON K1A 0H5
Internet: http://info.ic.gc.ca

Service Industries and Capital Projects Branch
235 Queen St., 7th Floor, East Tower
Ottawa, ON K1A 0H5
Tel.: (613) 954-2990
Fax: (613) 952-9054

Canadian Associations

Canada-China Business Council (CCBC)
180 Dundas St. West, Suite 1502
Toronto, ON M5G 1Z8
Tel.: (416) 954-3800
Fax: (416) 954-3806
E-mail: ccbc@istar.ca
Internet: http://www.ccbc.com

Chinese Government Agencies

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)
1 Fuxingmenwai St.
Beijing 100860 China
Tel.: (86-10) 6851-3344 Ext. 8611
Fax: (86-10) 6851-7153
Contact: Ding Zhongze, Director of Liaison Department

China International Tendering Co. (CITC)
Room 514, Jiu Ling Building (North Wing)
21 Xisanhuan Beilu
Beijing 100089 China
Tel.: (86-10) 6840-4404
Fax: (86-10) 6842-7328

China National Industrial Machinery Import and Export Co. (CMC)
West-Wing, Sichuan Plaza
1 Fuchengmen Wai St.
Beijing 100037 China
Tel.: (86-10) 6899-1155
Fax: (86-10) 6899-1166

China National Instruments Import and Export Corp. (Instrimpex)
Instrimpex Building
6 Xizhimenwai Dajie
Beijing 100044 China
Tel.: (86-10) 6835-6783
Fax: (86-10) 6833-0670

China National Technical Import and Export Corp. (CNTIC)
Jiu Ling Building
21 Xi San Huan Bei Lu
Beijing 100081 China
Tel.: (86-10) 6840-4830
Fax: (86-10) 6840-4833

Chinese Embassy and Consulates General
Embassy of the People's Republic of China
515 St. Patrick St.
Ottawa ON K1N 5H3
Tel.: (613) 789-3434
Fax: (613) 789-1911
Internet: http://www.chinaembassy-canada.org

In Calgary
1011 - 6 Ave. SW, Suite 100
Calgary AB T2P 0W1
Tel.: (403) 264-3322
Fax: (403) 264-6656

In Toronto
240 St. George St.
Toronto ON M5R 2P4
Tel.: (416) 964-7260
Fax: (416) 324-6468

In Vancouver
3380 Granville St.
Vancouver BC V6H 3K3
Tel.: (604) 734-7492
Fax: (604) 737-0154

International Tendering Co.
China National Machinery Import\Export Corp.
Er Li Gou, Xi Jiao
Beijing 100044 China
Tel.: (86-10) 6831-3388
Fax: (86-10) 6832-5779

Ministry of Communications (MOC)
11 Jianguomennei Dajie
Beijing 100736 China
Tel.: (86-10) 6529-2114
Fax: (86-10) 6529-2518
Internet: http://www.moc.gov.cn (Chinese-language site)

Ministry of Construction
9 Sanlihe Dajie, Xicheng Qu
Beijing 100736 China
Tel.: (86-10) 6839-3681
Fax: (86-10) 6839-3333

Ministry of Water Resources
International Co-operation Department
1 Baiguanglu Ertia
Beijing 100053 China
Tel.: (86-10) 6320-2705
Fax: (86-10) 6326-0365

Patent Agency
6 Xituchenglu, Jimenqiao, Haidian District
Beijing 100088 China
Tel.: (86-10) 6209-3268
Fax: (86-10) 6201-9615
Internet: http://www.cpo.cn.net

Shanghai Intellectual Property Administration
9th FL, Ziyuan Building
268 Zhaojiabang Lu, Shanghai China
Tel.: (86-21) 6431-5757
Fax: (86-21) 6437-8364

State Administration of Industry and Commerce
8 Sanlihe Donglu, Xicheng District
Beijing 100820 China
Tel.: (86-10) 6803-2727
Internet: http://www.saic.gov.cn

Chinese Associations and Societies

China Association for Science and Technology (CAST)
New Technology Development Centre (NTDC)
Room 305, 86 Xueyuan Nan Rd.
Beijing 100081 China
Tel.: (86-10) 6217-0167
Fax: (86-10) 6217-4946
Contact: Zhao Jiang, Deputy Director

China Communications and Transport Association
Beijing Hulian Advertising Agency
10 Fuxingmenwai Dajie
Beijing, China
Tel.: (86-10) 6859-3264
Fax: (86-10) 6859-5686
Contact: Zheng Yanhua, General Manager

Chinese Seaport Authorities and Related Contacts

Dalian

Dalian Municipal Commission for Foreign Economic Relations and Trade
Foreign Investment Division
25/F Cofert Tower
219 Huanghe Rd., Xigang District
Dalian 116011 China
Tel.: (86-411) 369-8000 Ext. 2517
Fax: (86-411) 368-6426
Contact: Jiang Yanbo, Deputy Division Chief (Ports)

Dalian Port Authority
Foreign Economic and Technological Co-operation Division
1 Gangwan St., Zhongshan District
Dalian 116004 China
Tel.: (86-411) 262-6026
Fax: (86-411) 263-0231
Contact: Jiang Luning, Director
E-mail: jln@portdalian.com

Hebei Province:

Jingtang Port Administration
Tangshan Seaport Development Zone
Tangshan, Hebei 063611 China
Tel.: (86-31) 5291-1577
Fax: (86-31) 5291-4287
Contact: Liu Youming

Port of Qinhuangdao
2 Binhai Rd., Qinhuangdao
Hebei 066012 China
Tel.: (86-33) 5309-3522
Fax: (86-33) 5303-5487
Contact: Chen Jishun, Deputy Director

Shandong Province:

Port of Qingdao
6 GangQing Rd., Qingdao
Shandong 266011 China
Tel./Fax: (86-53) 2282-2878
Contact: Chang Dechuan, General Director

Shenzhen Province:

China Merchants Shekou Port Service
Gangwan Yilu, Shekou
Shenzhen 518067 China
Tel.: (86-75) 5668-8828
Fax: (86-75) 5669-8113

Yantian International Container Terminals Ltd. (YICT)
Yantian Port, Sha Tou Jiao
Shenzhen 518081 China
Tel.: (86-75) 5529-0888 Ext. 318
Fax: (86-75) 5529-0511
Contact: Kenneth K.T. Tse, General Manager
Member of Hutchison Port Holdings Group

Shenzhen Chiwan Wharf Holdings Ltd.
12/F Chiwan Petroleum Building
Port of Chiwan
Shenzhen 518068 China
Tel.: (86-75) 5669-4888
Fax: (86-75) 5669-4297
E-mail: szcndgmo@public.s8ptt.net.cn
Port operations.

Tianjin:

Port of Tianjin
Xingang Rd. 2, Gate 35, Tanggu
Tianjin 300456 China
Tel.: (86-22) 570-7550
Fax: (86-22) 570-9747
Contact: Wang Ende, Director General

Zhejiang Province:

Port of Ningbo
496 Yanjiang Dong Lu
Zhenhai District, Ningbo
Zhejiang 315200 China
Tel.: (86-57) 4769-5250
Fax: (86-57) 4769-5629
Contact: Shao Zhanwei
Only port in China able to handle 200 000 DWT ships.

Port of Shanghai
13 Zhongshan Rd., East 1
Shanghai, China 200002
Tel.: (86-21) 6329-0660
Fax: (86-21) 6329-0202
Contact: Tu Deming, Port Director

Shanghai Zhenhua Port Machinery Co., Ltd.
3470 Pudong Nanlu
Shanghai, 200125 China
Tel.: (86-21) 5839-6666
Fax: (86-21) 5839-9555

Shensi Planning and Economic Committee
108 Caipu Rd., Caiyuan Town
Shensi, Zhoushan
Zheijiang 202450 China
Tel.: (86-580) 508-2134
Fax: (86-580) 508-4404
E-mail: zsic@zgb.com.cn

Wenzhou Harbour Administration Bureau
138 Ma Hang Seng St., Wenzhou
Zhejiang 325000 China
Tel.: (86-57) 7819-9931
Fax: (86-57) 7818-3420
Contact: Fu Zhu Hua, Director

National

China Harbour Engineering Corp. (CHEC)
9 Chunxiulu, Dongzhimenwai St.
Beijing 100027 China
Tel.: (86-10) 6466-9636
Fax: (86-10) 6416-8276
Contact: Xu Hongsheng, Director of Dispatch Administrative Department

China Ocean Shipping Co. (COSCO)
Floor 11, Ocean Plaza
158 Fuxingmennei St.
Xicheng District
Beijing 100031 China
Tel.: (86-10) 6649-2968
Fax: (86-10) 6608-3992
Contact: Chen Zhongbiao, President
Internet: http://www.cosco.com

Chinese Shipbuilding and Ship Trading Companies and Associations

Anhui Technology I/E Co. Ltd.
459 Changjiang Rd., Hefei
Anhui 230061 China
Tel.: (86-55) 1510-1256
Fax: (86-55) 1510-1199
Contact: Zao Sikui
E-mail: pub524@ahtech.com
Internet: http://www.ahtech.com.cn
Sells ships, barges and other marine equipment, including diesel engines.

Capital Iron-Steel Co. (General)
Shijing Shan District, Beixinan Area
Changdongmen, Beijing 100041 China
Tel.: (86-10) 6829-3520
Fax: (86-10) 6829-5578
State-owned company established in 1919, employs 180 000.

China Chang Jiang Energy Corp. (Group) (CCJEC)
124 Guan Shan No. 1 Rd.
Wuhan, Hubei, China
Tel.: (86-27) 8780-2647
Fax: (86-27) 8780-1455
State-owned company established in 1959, employs 5800.

China Shipbuilding Trading Co. Ltd. (CSTC)
10 Yuetan Beixiaojie
Beijing 100861 China
Tel.: (86-10) 6803-2560
Fax: (86-10) 6803-3380
E-mail: webmaster@cstc.com.cn
Internet: http://www.chinaships.com
Established in 1982, CSTC is the trade arm of the CSSC.

China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)
5 Yuetan Beijie
Beijing 100861 China
Fax: (86-10) 6803-1579
Contact: Huang Pingtao, President
State-owned holding company established in 1999, employs 170 000.

China State Shipbuilding Corp. (CSSC)
5 Yuetan Beijie
Xicheng District
Beijing 100861 China
Fax: (86-10) 6803-1579
Contact: Chen Xiaojin, President
E-mail: webmaster@csc.net.cn
State-owned holding company established in 1982 and restructured in 1999, employs 96 000.

Dalian New Shipyard
1 Hai Fang St., Dalian
Liaoning 116021 China
Tel.: (86-411) 441-7703
Fax: (86-411) 441-7540
State-owned company (under the CSSC) established in 1990, employs 4655.

Edward Shipbuilding Co.
Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd.
1 Nanmatoulu, Pudong
Shanghai 200127 China
Tel.: (86-21) 5889-2040
Fax: (86-21) 5881-0662
Established in 1992, employs 650.

Guangchuan International Co. Ltd. of Guangzhou
2 Fangchun Dadao
Fangcun District, Baihe Dong
Guangzhou City
Guangdong 510382 China
Tel.: (86-20) 8189-1712
Fax: (86-20) 8189-1575
Joint-stock Co. established in 1993, employs 7800. Manufactures and repairs containers and ships.

Guangdong Shipbuilding Industry I/E Corp.
67 Panfu Rd., Guangzhou
Guangdong, China
Tel.: (86-20) 8136-1988
Fax: (86-20) 8136-0517

Guangzhou Huangpu Shipyard
Changzhouzhen, Hunagpu, Guangzhou
Guangdong 510336 China
Tel.: (86-20) 8220-1345
Fax: (86-20) 8220-1387
State-owned company established in 1845, employs 5000.

Guangzhou Shipyard International
2 Fangchun Main Rd.
Guangzhou, China
Tel.: (86-20) 8189-1712
Fax: (86-20) 8189-1575
Manufactures ships and containers and builds bridges. The company's subsidiaries include Kwangchow Shipyard Container Factory (100%); Xinhui City Nanyang Shipping Industrial Co. (70%); and the Guangzhou Haizhu District Guanghua Machinery Factory (65%).

Hudong Shipyard
2851 Pudong Da Dao
Shanghai 200129 China
Tel.: (86-21) 5871-3222
Fax: (86-21) 5871-2603
State-owned company established in 1952, employs 12 365.

Jiangnan Shipyard
2 Gaogxiong Rd.
Shanghai 200011 China
Tel.: (86-21) 6315-1818
Fax: (86-21) 6313-4743
State-owned company established in 1865, employs 12 855

Liaoning MEC Group Co. Ltd.
42 Kunming St., Dalian
Liaoning 116001 China
Tel.: (86-411) 263-3824
Fax: (86-411) 263-9916
State-owned company.

Qin Xin Shipyard
132 Jichang Rd.
Shanghai 200011 China
Tel.: (86-21) 6378-3228
Fax: (86-21) 6377-2100
State-owned corporation, held under CSSC, established in 1902, employs 3500.

Shanghai Association of the Shipbuilding Industry
3255 Zhou Jia Zui Rd.
Shanghai 200093 China
Tel.: (86-21) 6518-9966 Ext. 8803
Fax: (86-21) 6539-7470
Contact: Yang Xin Fa
E-mail: csasi@online.sh.cn

Shanghai Shipyard
1 Jimo-Lu, Pudong District
Shanghai 200120 China
Tel.: (86-21) 5879-0451
Fax: (86-21) 5840-1840
State-owned company established in 1949, employs 9200

Wenchong Shipyard of Guangzhou
Guangzhou Wenchong Shipyard
Hongshan Jie, Huangpu District
Guangzhou City, Guangdong 510725 China
Tel.: (86-20) 8238-9933
Fax: (86-20) 8239-9338
E-mail: market@wengchong.com
Internet: http://www.wenchong.com
State-owned company held under CSSC, established in 1959, employs 5000.

Wuyang Iron and Steel Co. The Ministry of Metallurgical Industry
Sipo Lu, Lihuizhuang, Wugang City
Henan 462500 China
Tel.: (86-37) 5811-1463
Fax: (86-37) 5812-3265
State-owned company established in 1973, employs 10 000.

Xingang Shipyard
1 Jichang St., Tanggu
Tianjin 300456 China
Tel.: (86-22) 2579-3995
Fax: (86-22) 2579-2619
State-owned company established in 1940, employs 6500

Industry-related Publications in China

China Construction News
Baiwanzhuang
Beijing 100037 China
Tel.: (86-10) 6834-5058
Fax: (86-10) 6831-1589
Published in Chinese.

BIBLIOGRAPHY

AFX. "China Merchants Unit to Form Container Terminal Joint Venture In Zhangzhou." July 13, 2000.

AFX. "China's Shipyards See Early Signs of Recovery." August 31, 1999.

Asia Pulse. "Profile – China's Shipping Sector (July, 2000)." July 31, 2000.

Business Opportunities in Asia & the Pacific. "Joint Venture Plans for Proposed US$177 million Build-Operate (BO) Container Port, P&O Ports [UK] & Qingdao Port Authority (QPA)." Vol. 9, No. 4. April 1, 2000.

China Business Information Network. "China: Dalian Liquid Storage-Tank Dock Operational." December 23, 1999.

China Business Information Network. "Chinese Shipbuilders Receive More Foreign Orders." June 28, 1999: 80.

China Daily. "China: China's Vessel Exports to Fall." June 6, 1999.

—. "China: Eximbank Inks Landmark Deal." March 18, 2000: 3.

—. "China: Shipbuilders Bouncing Back." March 26, 2000: 3.

—. "China: Tricky Launch for Shipbuilders." July 25, 1999: 8.

ChinaOnline. "China Shipbuilder Wins Financing for US$139 million Order." September 21, 1999.

—. "China Shipbuilding Corp. Broken Up." July 15, 1999.

De la Cruz, Ramoncito. "China Ports Bustling, Seen As WTO Plays." *Dow Jones International News*. June 1, 2000.

Department of Foreign Affairs and International Trade. "The China and Hong Kong Trade Action Plan 2000." 1999. Downloaded from http://www.dfait-maeci.gc.ca/asia/viewdocument-e.asp?continent=Asia&code=10&name=china1#Transportation on January 27, 2000.

EIU/China Hand. *Infrastructure China – Executive Summary, Roads, Rail, Aviation, Power, Water Treatment and Ports and Shipping*. November 1999.

Flynn, Matthew. "Insight: China Shipping Sets a Course for Big League: Post Panamax Order for 21 Ships Lifts the Company's Aim of Being in the Top Five of Container Lines." *Lloyds List International*. January 17, 2000.

—. "International: China: Yantai Dry Dock Close to Opening." *Lloyds List International*. December 22, 1999.

Graham & Whiteside Ltd. *China – Private Shipping & Shipbuilding Companies* .

—. *China – Public Shipping & Shipbuilding Companies* .

—. *China – Public Transportation Companies* .

McElroy, Damien. "International: Shipbuilding: China Slaps Ban On Yard Growth." Lloyds List International. March 1, 2000: 5.

Osler, David. "Europe: Alstom Wins Chinese Coal Terminal Order." *Lloyds List International*. July 30, 1999.

Reuters English News Service. "China Merchants Forms Port Joint Venture."July 30, 2000.

Reyes, Brian. "Huludao Military Port To be Opened to Foreign Trade." *Lloyd's List International*. June 23, 2000: 8.

Sundstrom, Rebecca E. *China's Port Facilities and Maritime Infrastructure: Bo Hai Rim Port Development Strategies For the 21st Century*. Spring 1999. Downloaded from http://depts.washington.edu/gttl/htdocs/conf99/seafin.html on August 9, 2000.

Tangshan Trade Cooperation Department . "Investment Projects of Tangshan Hebei China." Downloaded from http://tangshan.investmentchina.net/en/project/financing/21.html on August 9, 2000.

U.S. Department of Commerce. *Boat Manufacturing Industry – IMI063000* . June 30, 2000.

—. *China Commercial Brief*. Vol. 2, No. 38. June 2, 2000. Downloaded from http://www.usatrade.gov on August 9, 2000.

—. *Deep-Water Port Project – IMI021500* . February 15, 2000.

—. *Excerpted From World Ships & Boats – IMI041900*. April 19, 2000.

—. *Marine Infrastructure Development Project – IMI063000* . June 30, 2000.

—. *Port Construction Project – IMI101299*. October 12, 1999.

—. *Port Handling Equipment – ISA970701*. July 1, 1997.

—. *The Port and Waterway Infrastructure Project – IMI063000* . June 30, 2000

—. *Yunnan's Commitment in Great Western Developments – IMI071200* . July 12, 2000.

Wainwright, Dale. "Shipbuilding: China Yards Reveal Capacity Ambitions." *Lloyd's List International*. June 23, 2000: 6.

OTHER REFERENCE MATERIAL

Useful Internet Sites

Asia Gateway Events: **http://events.asiagateway.com**

Business Development Bank of Canada: **http://www.bdc.ca**

Canada China Business Council (CCBC): **http://www.ccbc.com**

Canada's Window on China (DFAIT): **http://www.canada.org.hk**

Canadian Embassy, Beijing: **http://www.canada.org.hk/english/index.html** . See particularly *China-Hong Kong Factbook: Business Protocol in China* (very thorough, providing ample information for new and experienced participants in the Chinese market) and *Exporting and Investing: SME Survival Guide to the China Market* (offers excellent, comprehensive information on several aspects of marketing products and services in China).

China – Guide to Technology Transfer for Canadian Business: **http://www.infoexport.gc.ca/docs/view-e.asp?did=459&gid=245#3**

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT): **http://www.ccpit.org** (Another excellent source of information on regulations, tariffs, business environment and much more.)

China Daily: http://**www.chinadaily.com**

Chinamarket: **http://www.chinamarket.com.cn** (Posts bidding notices/pre-notices and Co. information)

ChinaPages – China Business Information Resources: **http://www.chinapages.com**

China Shipbuilding: **http://www.shipbuilding.com.cn**

ChinaSite: **http://chinasite.com** (Comprehensive Chinese Internet portal with links to a wide variety of business sectors.)

China State Shipbuilding Corporation (CSSC): **http://www. cssc.net.cn/english/main-e.htm**

China Statistics: **http://www.stats.gov.cn**

China Today: **http://www.chinatoday.com**

China Trading: **http://www.chinatrading.com**

Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT): **http://www.dfait-maeci.gc.ca**

ExportSource: **http://exportsource.gc.ca**

International Financial Institutions: **http://www.dfait-maeci.gc.ca/ifinet**

Sinosource – Business Directory of China: **http://www.sinosource.com**

South China Morning Post: **http://www.scmp.com/news**

World Bank in China: **http://www.worldbank.org.cn**

APPENDIX A. Seaport Development Projects, By Province

Project	Description	Time line	Investment ($ millions)	Funding
National Seaport Development Projects				
Container Transport Project	• improvement of container transportation and management facilities (creating seamless intermodal transportation) in Zhejiang, Tianjin, Hebei and Inner Mongolia	Done by 2005	105	World Bank
Chongqing				
Jiulongpo Harbour Port Expansion	• addition of two new berths capable of handling 1000 dead weight tonne (DWT) ships expanding the port's annual capacity to 50 000 TEUs and 300 000 tonnes of general cargo • will be the first container wharf in southwestern China	Done by 2002	n/a*	n/a
Fujian Province				
Xiamen Port Expansion	• addition of seven deepwater berths, increasing the port's total to 23 and annual handling capacity to 23 million tonnes	Done by end of 2000	n/a	n/a
Xiamen International Container Terminals Upgrade	• annual container capacity will be increased from 600 000 to 1 million TEUs • upgrading of terminals to handle fourth-generation container vessels	Done by 2003	n/a	n/a
Fuzhou QingZhou Container Terminal (FQCT) Expansion	• addition of a deepwater container terminal	n/a	n/a	n/a

Project	Description	Time line	Investment ($ millions)	Funding
Guangdong Province				
Guangzhou Port Expansion	• Phase I: dredging of a 45 km, 12.5 m deep channel from the port to the sea to facilitate passage of 35 000 DWT vessels • Phase II: expansion of port to handle 50 000 DWT vessels, increasing handling capacity to 85-90 million tonnes	Phase II: Done by 2010	n/a	n/a
Jiangmen International Container Terminal (JICT) Expansion	• expansion of port to: • berth larger ships • increase annual handling capacity beyond 150 000 TEUs	n/a	n/a	n/a
Hebei Province				
Port of Jingtang Expansion	• plans to construct 200 000 DWT deepwater iron ore unloading berth involving construction of berth and auxiliary facilities (bridge, dyke, etc.)	Done by 2003	221	Port Authority hopes to secure 27.2% of needed investment through FDI
Liaoning Province				
Dalian Port Expansion	• 200 000 DWT ore terminal at Dayao Bay • 459 x 25 m berth • 360 m platform • 105 m trestle	n/a	290	Port Authority is seeking foreign joint-venture partners
Opening of Huludao Military Port	• Phase I: three new docks (one has been completed) • Phase II: six new docks	n/a	Phase I: 50 Phase II: 177.2	City of Huludao funded Phase I
Dalian Liquid Storage-Tank Dock	• Phase I: area of 57 600 m^2 • two 30 000 tonne berths • 10.5 m depth • 35 storage tanks with a total capacity of 60 000 m^3 • 48 loading lines • tank filling system	Phase I: done in 1999	208	jointly financed by Port of Dalian and three companies in Norway, Japan and the Netherlands

Project	Description	Time line	Investment ($ millions)	Funding
Shandong Province				

Qingdao Container Facility Construction	• 766 m quay line
	  • three berths with depths ranging from 14.5 to 11.6 m
	  • 35 hectare container-stacking yard
	• will have an annual handling capacity of 1 million TEUs
		n/a	260	joint venture BOT arrangement named Qingdao Qianwan Container Terminal Co. Ltd. (QQCT), made up by P&O Ports Australia and Qindao Port Authority (QPA)

Shanghai				
Big and Little Yangshan Island Deep Water Port	• 50 container berths • 30 km, eight-lane bridge connecting Little and Big Yanshan Islands • Phase I: five container berths with a handling capacity of two million TEUs • approval pending from China State Council.	Phase I: Done by 2005	Phase I: 2600	n/a
Shanghai Port Expansion — Phase III	• 600 m quay • two container berths	n/a	n/a	n/a
Shenzhen Province				
Mawan Port Development	• Port expansion	n/a	35.4	joint venture between China Merchants Holdings (International) Co. Ltd. (Hong Kong) and the Shenzhen Chiwan Wharf Holdings Ltd.
Shekou Port Expansion	• Phase II: two new berths adding 800 000 TEUs of container handling capacity • $141 million being invested in 2000 to upgrade its machineries and port facilities as well as build and renovate its stock yard	Phase II: Starting in 2000	n/a	n/a

Project	Description	Time line	Investment ($ millions)	Funding
Shenzhen Port Development	• 32 berths including 10 specialized berths • increasing Shenzhen's handling capacity to 70 million tonnes by 2005 & 6.5 million TEUs	2001 - 2005	2773	n/a
Tianjin				
Port of Tianjin Expansion	• capacity to increase to 80 million tonnes by 2002 and 100 million tonnes by 2010 • Phase I: eight berths under construction: • four berths to be completed by end of 2000 • two of these berths will be dedicated to coal and coke shipments. • capital construction and technical innovation: • investing $305 million • 45% directed towards construction of coke and nonmetal ore berths at the Nanjiang Coal Terminal • 24% directed towards upgrade of two berths, one of which is a container berth.	n/a	n/a	n/a
Coal Export Terminal	• fully automated facility capable of handling 10.2 million tonnes of coal a year	1999 - ?	n/a	Partially funded by a $51 million loan from the HSBC Investment Bank
Zhejiang Province				
Majishan Island Port Development	• two-berth ore transfer terminal for vessels up to 300 000 DWT	n/a	44	Shanghai Baoshan Steel Co. has teamed with the Shensi Planning and Economic Committee

Project	Description	Time line	Investment ($ millions)	Funding
Port of Ningbo Expansion Project	• transformation of an existing container dock • construction of a new container dock • increase handling capacity to 10.5 million tons by 2000	1997 - 2002	500	n/a

Port of Wenzhou Construction Project	• 100 new wharves for 5000 to 10 000 tonne vessels, including:
	  • Long Wan Phase II Project – construction of two wharves for 10 000 tonne bulk cargo vessels
	  • Long Wan Phase I Reconstruction – to enable wharf to handle international container traffic
	  • Yue Qing Deep-Water Port Project — new deepwater port district
		Long Wan Phase II 45	n/a	n/a

* n/a: not available.
Source: EIU, U.S. Department of Commerce and various news sources.

APPENDIX B. Business Do's and Don'ts

DO:

- familiarize yourself with China's culture, politics, business and social practices;
- understand that respect — amply seasoned with a knowledge and understanding of the Chinese culture — will be a critical building block in the foundation of a commercial relationship;
- understand the full meaning of *guanxi*, as well as the Chinese philosophy of "friendship first, business second";
- enlist the assistance of the Government of Canada through its various departments, offices, Consulates General and the Canadian Embassy in Beijing;
- take advantage of Government-supported trade initiatives, e.g. Team Canada visits;
- become familiar with Canadian public policies and public- and private-sector initiatives designed to provide a competitive advantage to Canadian companies;
- be aware, if your company is an SME, that market access will likely occur more quickly if you are part of a consortium;
- note the advantages inherent in offering attractive financing options;
- become familiar with the advantages/disadvantages afforded by joint ventures with Chinese companies. Wholly owned foreign companies, technology transfer arrangements, trading companies and establishment of local sales offices are also options that require examination;
- recognize the value of early and frequent visits to project sites to meet key contacts and maintain relationships;
- adopt visible marketing and promotion tools — in Chinese — that inform potential customers of who you are, what you do and how to contact you;
- be aware that thoughtful, targeted marketing can result in your product becoming the "preferred" one;
- note that for most large procurements, pre-qualification of your product will likely be necessary;
- be aware of the increased (spin-off) commercial opportunities that can develop as a result of establishing a presence in China, practising *guanxi*, and expanding your circle of business associates;
- have your agent or advisor research relevant aspects of opportunities and establish contact with key officials at the project management as well as municipal, provincial and central Government levels;
- allow your agent or advisor to advise you on, and facilitate, meetings and subsequent negotiations;

- instruct your agent or advisor to keep you apprised of the trading practices in China of other foreign exporters; and

- recognize that major contracts are often lost over minor misunderstandings. Rely on your agent's or advisor's knowledge and never "infer" or "assume" what terms mean or what type of response is required to a communication.

Do Not:

- visit China on a speculative, unassisted basis;

- compete with low-tech domestic manufacturers; and

- assume that corrupt officials control regional markets because new laws are not being policed. New laws are not implemented overnight but the changes *are* being made!

READER EVALUATION

Please help the Market Research Centre to produce market reports which meet your information needs by completing this evaluation form and returning it by fax (613) 943-1103. Thank you for your valuable input.

1. How did you obtain a copy of this market report?
   - ☐ InfoCentre FaxLink system
   - ☐ InfoCentre help line
   - ☐ Local government office
   - ☐ Government Internet site
   - ☐ Other: _____

2. How would you describe this market report?

	Strongly agree	Agree	No opinion	Disagree	Strongly disagree
Useful	☐	☐	☐	☐	☐
Complete	☐	☐	☐	☐	☐
Well organized	☐	☐	☐	☐	☐
Well written	☐	☐	☐	☐	☐
Ideal length	☐	☐	☐	☐	☐

3. In what form do you prefer to obtain these reports?
   - ☐ Print
   - ☐ Electronic

4. Based on the information in this report, what specific action(s) does your organization plan to take in this market? Check all that apply.
   - ☐ Seek an agent/distributor
   - ☐ Visit the market
   - ☐ Do more research
   - ☐ Other: _____
   - ☐ Contact Canadian trade office abroad
   - ☐ Participate in a trade show abroad
   - ☐ Nothing

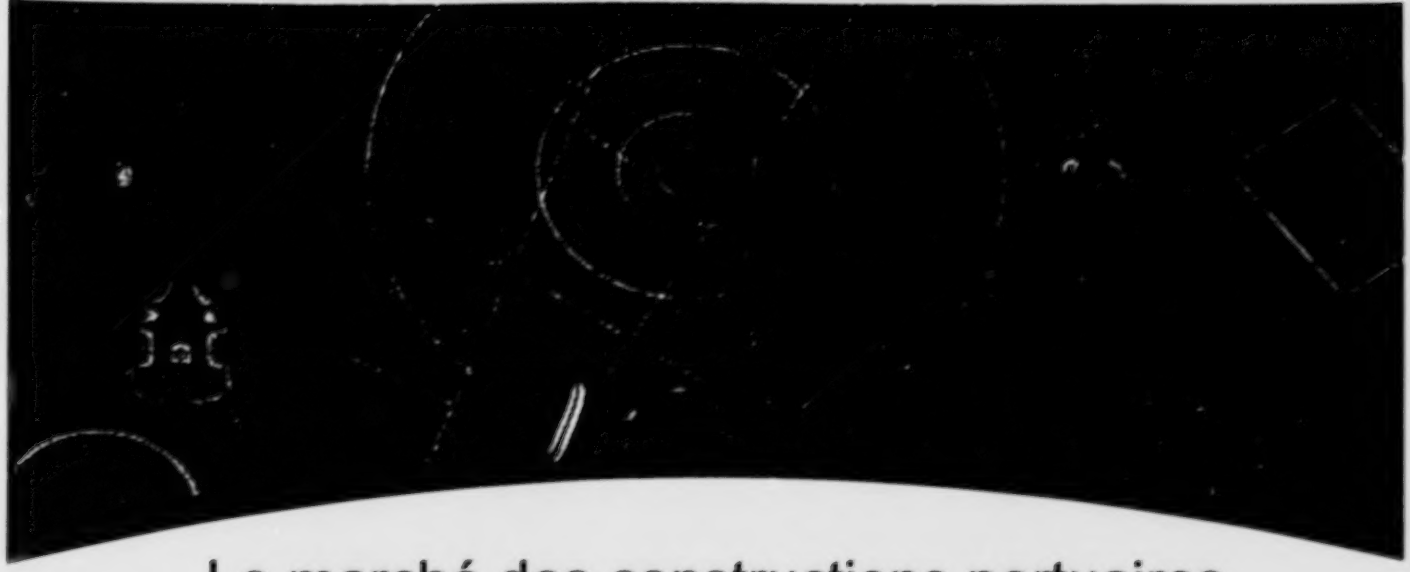
5. What other market reports would be of benefit to your organization? Please identify specific products and countries. _____

6. Which of the following categories best describes your organization? Check one only.
   - ☐ Processor/manufacturer
   - ☐ Trading house
   - ☐ Export service provider
   - ☐ Industry/trade association
   - ☐ Government
   - ☐ Student/academia
   - ☐ Consultant
   - ☐ Other: _____

7. What were your organization's total sales last year, in Canadian dollars?
   - ☐ Less than $10 million
   - ☐ More than $50 million
   - ☐ $10 million to $50 million
   - ☐ Not applicable

Additional comments/suggestions for improvement: _____

OPTIONAL — The name of your organization is: _____



Le marché des constructions portuaires et navales en Chine

février 2001

CENTRE DES ÉTUDES DE MARCHÉ

Les études de marché sont disponibles en direct à :

www.infoexport.gc.ca

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Department of Foreign Affairs and International Trade
Canada

Gouvernement du Canada | Government of Canada

Le marché des constructions portuaires et navales en Chine

février 2001

(*Also available in English under the title*
The Seaport Development and Shipbuilding Markets in China)

Préparé par le
Centre des études de marché
et le
Service des délégués commerciaux du Canada

© Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
(FaxLink n° 47115)

Canada

Rapport préparé par le Centre des études de marché
Direction de l'appui aux marchés (TCM)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex, Ottawa K1A 0G2
Télécopieur : (613) 943-1103
Courrier électronique : mrc@dfait-maeci.gc.ca

Le Centre des études de marché produit à l'intention des exportateurs canadiens un grand nombre de rapports par région et par secteur. Ces rapports sont disponibles sur :

— le FaxLink national (613-944-4500);
— le site Internet InfoExport du MAECI (http://www.infoexport.gc.ca).

Le gouvernement du Canada a préparé le présent rapport à l'aide de sources d'information primaires et secondaires. Il ne saurait garantir l'exactitude des renseignements que renferme ce document et n'accorde pas forcément sa caution aux entités dont le nom y figure. Il appartient aux lecteurs de vérifier l'exactitude et la fiabilité des données présentées dans les pages qui suivent.

LE MARCHÉ DES CONSTRUCTIONS PORTUAIRES ET NAVALES EN CHINE

Équipe Canada inc • Team Canada Inc

RÉSUMÉ

La Chine est, et continuera d'être, le plus important marché d'équipement de transport et de produits et de services pour le développement des infrastructures de transport au monde. Le nombre de passagers et le tonnage des marchandises transportés sont à la hausse, et on s'attend à ce que cette tendance se poursuive dans les années à venir.

Les ports du littoral chinois connaissent une croissance phénoménale. Ils ne sont toutefois pas en mesure de faire face à l'augmentation du trafic maritime, et la congestion des installations portuaires nuit déjà à la performance commerciale du pays. Afin d'atténuer cette congestion, la Chine construit de nouveaux postes d'accostage, en particulier pour les porte-conteneurs, et s'efforce de développer davantage le transport intermodal et l'utilisation des conteneurs.

Le gouvernement chinois tient à accroître l'efficacité des ports. Cela fait apparaître des possibilités importantes pour les sociétés canadiennes en mesure de fournir de l'équipement (p. ex. des systèmes de commande automatisés), des logiciels, des services de gestion de projet ainsi que des conseils techniques et de formation qui contribueront à atteindre cet objectif.

Le secteur chinois de la construction navale est le troisième en importance au monde. En 1999, il a reçu 19 % des nouvelles commandes de navires dans le monde. À la suite d'une performance impressionnante du secteur en 1999, la Chine a annoncé son intention de doubler la capacité de ses chantiers navals d'ici 2005. Toutefois, en mars 2000, l'organisme chinois chargé de la réglementation de ce secteur a promulgué un moratoire interdisant les nouveaux projets qui nécessiteraient d'accroître ou de moderniser les installations des chantiers navals. Ce moratoire est motivé par la volonté d'empêcher le secteur d'acquérir une activité de production excédentaire.

Les chantiers navals chinois n'ont pas la technologie de pointe nécessaire pour produire des composants essentiels. Il existe donc des débouchés pour les sociétés canadiennes en ce qui concerne la fourniture d'équipement automatisé de soudure et de contrôle de la qualité des soudures, de systèmes de CAO couplés à des équipements de montage automatisés, de la technologie dans le domaine des hélices (en particulier les tuyères kort), de systèmes électriques et électroniques ainsi que de technologies environnementales en usage dans la construction navale.

La Chine favorise les investissements étrangers dans ses installations portuaires et de construction navale, en particulier quand ces investissements s'accompagnent de transfert de technologies. Du fait de l'abondance des matières premières et des faibles coûts de main-d'oeuvre, la Chine attire déjà les chantiers navals étrangers. Même si ces investissements sont actuellement limités à 49 % du capital des projets de développement ou de gestion portuaire, les autorités chinoises tolèrent de plus en plus la création d'entreprises appartenant en totalité à des intérêts étrangers.

Les entreprises canadiennes doivent savoir que, même si la Chine doit accéder d'ici peu à l'Organisation mondiale du commerce (OMC), un certain nombre d'obstacles au commerce et à l'investissement se dressent toujours sur ses marchés du développement portuaire et de la construction navale. La meilleure solution dont disposent les entreprises canadiennes pour pénétrer ce marché est la mise en place d'une coentreprise avec une société chinoise.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ 4

APERÇU DU MARCHÉ 7
Facteurs déterminants pour la croissance à venir 9
Débouchés 10
Projets actuels et prévus 12
Institutions financières internationales 13

CONCURRENCE 14
Compétences locales 14
Concurrence internationale 15
Position du Canada 17
Investissement canadien en Chine 17
Avantage concurrentiel attribuable aux politiques et aux initiatives du gouvernement du Canada 18

CLIENTS DU SECTEUR PUBLIC 20
Organismes gouvernementaux 21
Règles relatives aux marchés publics 24

LOGISTIQUE DU MARCHÉ 25
Circuits de distribution 25
Coentreprises 25
Facteurs à considérer pour accéder au marché 25
Pratiques commerciales proposées 25
Financement 26
Protection des droits de propriété intellectuelle 27
Règlements en matière d'importation 27
Accession de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce 28
Normes, certificats et enregistrements locaux nécessaires 29
Risques associés au crédit à l'exportation, restrictions sur les lettres de crédit et contrôle des devises 29

ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES 31

PRINCIPALES PERSONNES-RESSOURCES ET SERVICES DE SOUTIEN 32

BIBLIOGRAPHIE 38

AUTRES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE 40
Sites Web utiles 40

ANNEXE A : Projets de développements portuaires, par province 42

ANNEXE B : L'ABC des bonnes relations commerciales 49

LE MARCHÉ DES CONSTRUCTIONS PORTUAIRES ET NAVALES EN CHINE

Équipe Canada inc - Team Canada Inc

APERÇU DU MARCHÉ

Depuis le début de la réforme économique et de la libéralisation du marché de la Chine, en 1978, l'économie de ce pays a plus que quadruplé. Son produit intérieur brut (PIB) occupe actuellement le septième rang mondial. Forte d'une population de 1,3 milliard d'habitants, dont 30 % sont âgés de moins de 15 ans, la Chine promet de devenir le plus grand marché de consommation au monde dans un proche avenir.

Malgré de considérables améliorations, d'ailleurs toujours en cours, l'infrastructure de transport chinoise continue d'être un goulot d'étranglement qui entrave l'essor commercial du pays. Consciente de cette réalité, la Chine a intensifié le développement de son infrastructure de transport. Ce pays, dont le marché potentiel d'infrastructure est le plus important de la planète, ouvre des possibilités remarquables aux ingénieurs, fabricants, fournisseurs et investisseurs canadiens.

Travaux portuaires

Le gouvernement central a construit environ 235 ports, dont 30 accueillent 80 % de l'ensemble du trafic maritime chinois. Selon les normes internationales, un seul port, celui de Ningbo, est un port en eau profonde (au moins 14 m de profondeur en tout temps).

Du fait de l'augmentation des échanges entre les fabricants chinois et les acheteurs étrangers, de l'ouverture croissante de la Chine et du dynamisme de son économie, ces ports enregistrent une croissance phénoménale. Au cours des six premiers mois de 2000, la croissance du trafic portuaire a été impressionnante par rapport à la même période l'an dernier. Les grands ports de la Chine continentale[1] ont manutentionné 793 millions de tonnes de marchandises au cours de la première moitié de 2000 (dont 34 % imputables au commerce international), une hausse de près de 20 % par rapport au premier semestre de 1999. Les grands ports du littoral chinois ont transbordé 609 millions de tonnes de marchandises au cours de la même période (dont 41 % pour le commerce international), une hausse de 20 % par rapport à l'année précédente. Les grands ports en eau douce ont pour leur part manipulé 184 millions de tonnes, soit une hausse de 13 % (dont 12 % de marchandises liées au commerce international).

[1] Il s'agit de grands ports construits à l'origine pour absorber le commerce international parmi lesquels on peut citer Dalian, Qingdao, Tianjin, Shanghai, Xiamen et Quinhuagndao.

Même si seuls les ports de Shanghai, de Tianjin, de Dalian, de Qingdao, de Shenzen, de Xiamen et de Yantian peuvent s'occuper efficacement du trafic des conteneurs, le volume de ce trafic augmente beaucoup plus rapidement que l'ensemble du trafic maritime. De janvier à juin 2000, le volume de conteneurs a atteint un total de 10,4 millions de conteneurs équivalents de 20 pieds (EVP), en hausse de 38 % par rapport à la même période en 1999. La capacité des grands ports chinois de conteneurs devrait atteindre 20 millions d'EVP d'ici la fin de 2000. Si on s'attend à ce que ce pourcentage augmente de façon marquée, c'est que les exportations chinoises de produits primaires sont progressivement remplacées par des produits manufacturés et que l'accession imminente de la Chine à l'OMC provoquera certainement une hausse marquée des échanges commerciaux.

Les ports chinois ne peuvent faire face à de tels niveaux de trafic maritime; leur congestion nuit déjà à la performance commerciale du pays. C'est pourquoi la Chine a cerné les faiblesses de ses infrastructures portuaires et s'est engagée à apporter des améliorations dans les domaines précis de la navigation maritime et du respect des horaires, des postes d'amarrage et d'accueil des grands navires, du déchargement et de l'inspection des marchandises, du dédouanement, de la sécurité et du suivi.

À court et à long termes, la Chine mettra l'accent sur la construction de nouveaux postes d'amarrage (en particulier pour les porte-conteneurs) en plus de développer davantage le transport intermodal et par conteneurs afin de réduire ses problèmes de congestion. D'ici la fin de 2000, elle envisage de porter le nombre de postes d'amarrage sur son littoral à 1 100. Parmi ceux-ci, 665 se trouveront en eau profonde.

Le gouvernement chinois favorisera le développement des ports entourant la mer Bo Hai sur le littoral nord du pays[2]. Cette région comprend de nombreux ports libres de glace en toute saison (y compris Dalian, Qingdao et Qinhuangdao), qui donnent accès aux réserves énergétiques les plus au nord du pays. De plus, ces ports ne s'envasent pas comme ceux de Shanghai, de Guangzhou et de Tianjin et n'ont donc pas besoin d'être dragués.

Construction navale

Le secteur chinois de la construction navale est le troisième en importance au monde. En juin 1999, le gouvernement chinois a réorganisé ses chantiers navals en deux sociétés, la China State Shipbuilding Corporation (CSSC) et la China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC). Le regroupement a été fait sur une base essentiellement géographique, la CSSC étant surtout implantée dans le sud et la CSIC dans le nord du pays. Ensemble, les deux groupes ont reçu des commandes pour construire des

[2] La région de Bo Hai entoure la mer de Bo Hai, soit la mer la plus au nord de la Chine continentale. Cette région compte 11 des 32 plus importantes villes de Chine. On y trouve la municipalité de Tianjin ainsi que les provinces de Liaoning, de Hebei et de Shandong.

navires d'une capacité totale de 8,57 millions de tonnes, ce qui a représenté 19 % du marché mondial des commandes de nouveaux navires. Quatre-vingt pour cent de ces commandes proviennent de l'étranger et font suite à un ralentissement qui a touché le secteur dans le monde entier au cours des deux dernières années. En Asie, les chantiers navals chinois ont ressenti ce ralentissement de façon plus marquée du fait de la force relative du yuan par rapport au yen japonais et au won coréen. La construction navale est la principale source de devises étrangères de la Chine.

En 1999, à la suite de la relance du secteur de la construction navale, la Chine a annoncé qu'elle allait doubler sa capacité de production dans ce secteur d'ici 2005. Le gouvernement chinois prévoyait alors des ventes annuelles de 4,1 milliards de dollars d'ici 2005, qui devaient passer à 6,2 milliards de dollars cinq ans plus tard[3].

Toutefois, en mars 2000, l'organisme de réglementation de la construction navale en Chine a promulgué un moratoire interdisant la réalisation de nouveaux projets nécessitant d'agrandir ou de rénover les installations actuelles des chantiers. Cette interdiction avait pour objet d'empêcher le secteur chinois de la construction navale de se doter d'une surcapacité de production. Dorénavant, les projets de construction et de révision de navire devront obtenir l'approbation du Conseil d'État, de la Commission d'État à la planification du développement ou de la Commission d'État de l'économie et du commerce et de la Commission d'État des sciences, de la technologie et de l'industrie pour la Défense nationale tout au long du 10e Plan quinquennal.

La Chine importe 95 % de ses systèmes de commande, de propulsion, de navigation et de communications installés sur les navires qu'elle exporte.

Facteurs déterminants pour la croissance à venir

Le marché chinois des équipements et des services de transport sera profondément touché par l'accession de la Chine à l'OMC. Cette accession aura pour effet, en particulier, d'accroître le trafic maritime des marchandises, qui augmente déjà de 25 % par an (soit quatre fois la moyenne mondiale) et contraindra la Chine à ouvrir davantage ses marchés aux exportateurs et aux investisseurs étrangers (voir la section ***Accession de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce*** pour plus de renseignements). La Chine s'efforce également de préparer ses ports maritimes et son secteur de la construction navale à faire face à une concurrence accrue.

La Chine a commencé à décentraliser la gestion de ses installations portuaires en 1984, en séparant la gestion quotidienne de la surveillance politique et du contrôle budgétaire. Si ces efforts ont favorisé le lancement et la gestion de projets portuaires à

[3] Toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens à moins d'indication contraire. Le taux de conversion utilisé dans le présent rapport est celui indiqué dans le numéro de juin 2000 de *Tradeline*, publié par IDD Information Services.

l'échelle locale et non plus centrale, et a attiré des capitaux privés étrangers, le contrôle exercé par les gouvernements locaux a abouti à d'importants dédoublements et à une absence de coordination. La volonté chinoise de rationaliser le secteur pétrolier impose, à court terme, une plus grande participation du gouvernement central dans ce domaine. Celui-ci assurera la surveillance d'ensemble de l'extérieur et se chargera de la planification centrale.

Débouchés

La Chine présente de nombreuses possibilités pour les fournisseurs et les investisseurs canadiens.

Il est important, pour les petites et moyennes entreprises (PME) canadiennes, de noter que le gouvernement chinois et les responsables des transports dans les provinces confient chacun de leurs projets de construction portuaire de faible et de moyenne importance à un fournisseur unique. Celui-ci est ensuite libre de confier des travaux aux sous-traitants de son choix, afin de remettre au client chinois un ouvrage clés en main qui correspond à ses besoins. Par conséquent, les PME canadiennes bénéficieront d'un accès plus rapide à ce marché en travaillant en sous-traitance pour des entreprises plus importantes ou en soumissionnant auprès d'organismes de moindre taille, tels que ceux qui sont responsables des transports dans les provinces chinoises.

Travaux portuaires

Il existe des débouchés pour les sociétés canadiennes en ce qui concerne la fourniture d'équipement, de logiciels et de services de gestion de projet ainsi que de conseils techniques et de formation permettant d'accroître l'efficacité opérationnelle des ports chinois. La Chine veut développer des systèmes automatisés permettant la gestion de ses ports, et on s'attend à ce qu'elle devienne un important consommateur de ce type d'équipement. Au nombre des secteurs qui offrent les meilleures possibilités, mentionnons :

- l'équipement de manutention en vrac
- l'équipement de dragage automatisé
- l'équipement d'intervention en cas d'urgence et de sauvetage
- les systèmes d'accostage laser
- les systèmes d'information pour la gestion du trafic maritime (SIGTM)
- les logiciels de gestion des équipements et des systèmes pour la répartition entre les divers modes de transport
- les systèmes TED et leurs services de soutien
- les équipements et les systèmes de protection de l'environnement
- les services de gestion de projet
- les services de conception et les conseils techniques
- les services d'experts-conseils en évaluation environnementale

- les services de formation et de conseils concernant tous les éléments ci-dessus

Tendances des investissements

Entre 1996 et 2000, la Chine a consacré environ 8,3 milliards de dollars au développement de ses ports; 60 % de ce montant est venu de l'étranger.

La Chine favorise l'investissement étranger dans son secteur portuaire, en particulier pour la construction ou l'agrandissement des installations. Actuellement, l'investissement étranger dans les projets de construction ou de gestion portuaire est limité à 49 % du capital. Toutefois, les autorités chinoises sont de plus en plus tolérantes à l'égard de la mise en place de sociétés appartenant en totalité à des intérêts étrangers qui assurent des services à ses installations portuaires. De nombreux projets de coentreprise portuaire, auxquels participent des investisseurs étrangers, ont été mis en oeuvre (voir la section **Concurrence internationale** pour plus de renseignements).

Construction navale

Le secteur chinois de la construction navale n'a pas les technologies de pointe nécessaires pour fabriquer les composants essentiels. Les entreprises chinoises sont désireuses de procéder à des transferts ou à des achats des technologies suivantes :

- équipement de soudure et de contrôle de la qualité des soudures automatisé
- système de CAO associé à des systèmes de montage
- technologie des hélices (notamment des tuyères kort orientables)
- systèmes électriques et électroniques

Tendances des investissements

Le secteur chinois de la construction navale a attiré des investissements étrangers très importants. L'abondance des matières premières et les faibles coûts de main-d'oeuvre constituent un ensemble attrayant; de fait, la Chine dispose d'un important secteur de l'acier et de fabrication de moteur et elle a le plus grand bassin d'architectes navals au monde. L'augmentation des investissements locaux accroît également les chances de conclure des contrats à l'échelle locale sur un marché en plein essor.

En Chine, les investissements étrangers directs (IED) dans le secteur de la construction navale remontent à 1991, année où une société allemande a reçu l'autorisation de reprendre un petit chantier à Shanghai. Aujourd'hui, d'après la Chinese Shipbuilding Industry Association, les chantiers navals bénéficiant de capitaux étrangers reçoivent 60 % de toutes les nouvelles commandes accordées aux chantiers navals chinois.

Projets actuels et prévus

Il y a de nombreux projets de construction portuaire en cours ou prévus en Chine. Un certain nombre d'entre eux sont énumérés ci-dessous (voir l'annexe A pour plus de détails sur chacun de ces projets) :

- projet de transport de conteneurs (projet national)
- agrandissement des installations portuaires de Jiulongpo (Chongqing)
- agrandissement du port de Xiamen (province de Fujian)
- rénovation des terminaux internationaux de conteneurs de Xiamen (province de Fujian)
- agrandissement du terminal pour conteneurs Fuzhou QingZhou (FQCT) (province de Fujian)
- agrandissement du port de Huangpu (province de Guangdong)
- agrandissement du terminal international pour conteneurs de Jiangmen (JICT) (province de Guangdong)
- agrandissement du port de Jingtang (province de Hebei)
- agrandissement du port de Dalian (province de Liaoning)
- port militaire de Huludao (province de Liaoning)
- bassin-réservoir pour liquide de Dalian (province de Liaoning)
- construction d'installations pour conteneurs de Qingdao (province de Shandong)
- port en eau profonde à la petite et à la grande île Yangshan (Shanghai)
- agrandissement du port de Shanghai — phase III
- construction du port de Mawan (province de Shenzhen)
- agrandissement du port de Sekou (province de Shenzhen)
- agrandissement du port de Shenzhen (province de Shenzhen)
- agrandissement du port de Tianjin (Tianjin)
- terminal d'exportation de charbon (Tianjin)
- construction du port de l'île Majishan (province de Zhejiang)
- projet d'agrandissement du port de Ningbo (province de Zhejiang)
- projet de construction du port de Wenzhou (province de Zhejiang)

Construction navale

Les chantiers navals chinois sont très occupés avec les commandes nationales et étrangères. C'est ainsi que :

- La China Shipping Container Line a commandé 21 navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax.

- Le chantier Dalian New fabrique cinq pétroliers de brut de 300 000 tonnes de port en lourd (TPL) pour l'Iran.

- Le chantier de Guangzhou fabrique deux pétroliers de 36 000 tonnes pour le Moller Maersk Group.

- Le chantier de Hudong fabrique quatre navires de 74 500 tonnes pour la filiale de Hong Kong de la China Overseas Shipping Co.

- Le chantier de Jiangnan fabrique six navires de la classe Panamax et dix navires de 74 000 tonnes à livrer en 2002 (pour des clients de Hong Kong, de Grèce et d'Allemagne), en plus de construire huit vraquiers d'un déplacement brut de 610 000 tonnes en collaboration avec le Hudong Shipbuilding Group.

- Le chantier Hudong de Shanghai fabrique 17 navires de la classe Panamax.

Institutions financières internationales

La Chine est le plus important emprunteur auprès de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement, ce qui représente des possibilités commerciales importantes pour les entreprises canadiennes. En effet, le Canada est actionnaire de ces deux institutions et les sociétés canadiennes sont donc autorisées à fournir des biens et de l'aide technique dans le cadre des projets financés par ces organismes. En 1999, la Chine a emprunté 3,1 milliards de dollars auprès de la Banque mondiale et 1,9 milliard de dollars auprès de la Banque asiatique de développement.

Les prêts de la Banque mondiale à la Chine sont destinés essentiellement à trois secteurs : l'agriculture (29 %), les transports (24 %) et l'énergie (19 %). Les fonds de la Banque asiatique de développement sont allés essentiellement au secteur des transports et des communications (46,1 %) et à celui de l'énergie (19,2 %). Il y a aussi un certain nombre de projets consacrés à l'approvisionnement en eau et à l'assainissement. On a accordé une attention particulière aux projets qui contribuent à la réforme économique ainsi qu'au développement des infrastructures publiques qui s'attaquent à la dégradation de l'environnement, améliorent la gestion des ressources naturelles, favorisent le développement des ressources humaines et luttent contre la pauvreté.

Les entreprises peuvent offrir directement leurs services d'aide technique aux banques dans le but de contribuer aux travaux de conception et d'études de faisabilité des projets. Toutefois, les projets financés par des prêts sont, en règle générale, gérés par les organismes d'exécution chinois. Lors de la passation de marchés pour des biens et des services financés par des prêts, ces organismes d'exécution sont tenus d'appliquer les règles d'équité et de transparence des établissements prêteurs, et les entreprises peuvent faire appel des décisions si elles croient que le processus de passation des marchés n'a pas été suivi correctement.

Les gens d'affaires qui souhaitent consulter le site Web de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement ou se procurer des exemplaires des guides d'affaires sont invités à visiter le site d'IFInet du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international à http://www.dfait-maeci.gc.ca/ifinet.

CONCURRENCE

Compétences locales

Travaux portuaires

La Chine est en mesure de fournir la plupart de l'équipement nécessaire au développement de ses ports maritimes comme les grues, les portiques à conteneurs et les chariots-élévateurs à fourche. C'est ainsi que la Shanghai Zhenhua Port Machinery Co. Ltd. fabrique de grosses grues et de gros portiques pour les ports du monde entier. Cette société a d'ailleurs livré un certain nombre de portiques à conteneurs au port de Vancouver.

Construction navale

Le nombre de chantiers navals est nettement supérieur à 200 en Chine; on y trouve également un certain nombre d'établissements de R.-D. qui travaillent dans ce secteur. Même si les chantiers navals chinois font concurrence aux chantiers japonais et coréens en termes de prix, ils ne sont pas en mesure de produire des plans novateurs et ne disposent pas de technologies de pointe.

Ensemble, la China State Shipbuilding Group Co. (CSSG) et la China Shipbuilding Heavy Industries Group Co. (CSHIG) disposent de 50 % de la capacité chinoise de construction de navires. Ces deux groupes ont été créés en juillet 1999, au moment où l'ancienne China State Shipbuilding Corp. a été scindée en deux selon un axe nord-sud entre la CSSG et la CSHIG. La CSSG est composée de 58 entreprises membres, dont 30 sociétés de construction navale et de réparation de navire, 9 instituts de recherche et de conception et 19 entreprises connexes. La CSHIG compte 96 entreprises membres, dont 48 chantiers navals (construction et réparations), 28 établissements de recherche et de conception et 20 entreprises connexes.

La CSSC et la CSSG ont toutes deux entamé la construction de nouvelles installations importantes avant l'entrée en vigueur du moratoire sur les nouveaux projets de construction de chantier. La CSSC construit actuellement des installations au coût de 850 millions de dollars qui deviendront le plus important chantier naval au monde, dans le district Pudong de Shanghai. Cette nouvelle installation, aussi appelée le Centre de construction navale, sera terminée en 2002 et disposera d'une capacité de fabrication de 1,8 million de TPL par année. Le Centre aura les mêmes capacités techniques que

les meilleurs chantiers japonais et coréens. Parallèlement, la CSHIG construit un chantier au coût de 1,2 milliard de dollars à Qingdao. Celui-ci disposera essentiellement de quatre cales sèches en eau profonde qui lui confèreront une capacité de production de 1,8 million de TPL par an. Le nouveau chantier de la CSHIG devrait être le plus perfectionné de Chine.

Actuellement, le chantier de Yantai qui vient d'ouvrir une nouvelle cale sèche d'une capacité nominale de 500 000 TPL est le plus important chantier chinois. Il est plus vaste que le nouveau chantier de Dalian, qui dispose d'une cale sèche de 300 000 TPL (de 365 m par 80 m). Cependant, le chantier naval Waigaoqiao de Shanghai qui est actuellement en cours de construction sera plus important que celui de Yantai quand sa première cale sèche (de 470 m par 800 m) entrera en service. Celle-ci devrait lui permettre, en théorie, de construire des navires de 700 000 TPL.

Tableau 1. Les 10 plus importants chantiers navals en Chine, 1999 (en millions de dollars)

Société	Valeur totale de la production
Hudong Shipbuilding Group	428
Jiangnan Shipbuilding Group Co. Ltd.	413
Chantier de Dalian	365
Guangzhou Shipyard International Co. Ltd.	310
Nouveau chantier de Dalian	308
Jiangsu Jiangyang Shipbuilding Group Co. Ltd.	227
Chantier de Zhonghua	206
Chantier de Wuchang	163
Chantier de Shanghai	160
Chantier de Bohai	148

Source : Xinhua News Agency, 2000.

Concurrence internationale

Travaux portuaires

Les investisseurs étrangers financent environ 60 % de l'investissement total consacré au développement des installations portuaires en Chine. Des sociétés d'Europe, de Singapour, de Taïwan, de Hong Kong (en particulier) et des États-Unis se font vivement concurrence sur ce marché. Le Japon y est également très présent et apporte une aide conditionnelle sous forme de prêts de faveur pour appuyer les efforts de son industrie en Chine.

Au nombre des principaux intervenants étrangers dans le secteur chinois du développement des ports de mer, mentionnons :

- Alstom Automation International — cette filiale britannique de la société française Alstom s'est vu attribuer un contrat clés en main pour construire un terminal d'exportation de charbon dans le port de Tianjin en 1999.

- Sealand Corp. des États-Unis— Sealand Corp. est la société américaine qui a le plus investi dans le secteur du développement des ports de mer en Chine. Elle a construit un important dépôt de conteneurs dans le port de Shanghai, en collaboration avec la Shanghai Port Authority (SPA), et participe à une coentreprise avec le port de Tianjin pour gérer les activités du terminal de conteneurs du port.

- Hutchison Whampoa de Hong Kong — Cette société s'est associée à la Shanghai Port Authority (SPA) pour construire 10 postes d'amarrage de porte-conteneurs ayant une capacité de 2,2 millions d'EVP par an. Elle a participé à un projet avec Zhenzhen Dongpen Industries pour construire et exploiter cinq postes d'amarrage pour porte-conteneurs et quatre postes d'amarrage pour transporteurs de marchandises générales à Yantian.

- China Merchants Holdings (International) Co. Ltd. de Hong Kong et Swire Pacific — Ces deux société participent à une coentreprise pour exploiter quatre postes d'amarrage dans le port de Shekou. Deux de ces postes ont une capacité annuelle de 600 000 EVP et les deux autres, une capacité annuelle de 800 000 EVP.

- New Work Infrastructure de Hong Kong — Cette entreprise s'est associée au Bureau du port de Tianjin pour rénover quatre postes d'amarrage à conteneurs et deux postes d'amarrage pour marchandises sèches en vrac au terminal de conteneurs est du port de Tianjin.

- P&O Ports Australia

Construction navale

Les chantiers navals du monde entier ont mis en place des coentreprises de construction navale en Chine. D'après la China Association of Shipbuilding Industry, plus de 200 chantiers étrangers forment avec succès des coentreprises avec des sociétés chinoises.

La Kawasaki Heavy Industries du Japon et le groupe Raffles de Singapour sont les deux plus importantes sociétés étrangères à avoir construit des chantiers en Chine dans le cadre de coentreprises. Kawasaki Heavy Industries a formé une coentreprise

de 144 millions de dollars à Nantong avec la China Ocean Shipping Group Co., le plus important chantier naval chinois. Quand ce projet sera réalisé, le chantier sera en mesure de construire des navires de plus de 160 000 TPL. Le groupe Raffles de Singapour vient de terminer la construction d'une cale sèche de 305 000 tonnes à Yantai, dans la province de Shandong.

En mars 2000, le groupe Samsung et Hyundai, tous deux de Corée du Sud, ont annoncé leur intention de fabriquer des sections préfabriquées de navire à Dalian et à Ningbo.

Position du Canada

En général, les entreprises canadiennes d'équipement de transport et de développement des infrastructures de transport (notamment les firmes d'architecture, de construction, de génie et de fabrication) jouissent d'une bonne réputation en Chine pour leurs produits et services de haute qualité et techniquement perfectionnés. Qui plus est, les nombreux professionnels canadiens d'origine chinoise (investisseurs, promoteurs, ingénieurs, concepteurs et architectes), qui comprennent, du moins en partie, la culture locale et qui peuvent servir d'intermédiaires pour saisir les occasions d'affaires, donnent au Canada un avantage concurrentiel décisif sur de nombreux compétiteurs internationaux.

Investissement canadien en Chine

Selon Statistique Canada, l'IED du Canada en Chine s'est accru sensiblement dans les années 1990, passant de 225 millions de dollars en 1993 à 464 millions de dollars en 1998. La Chine est devenue le septième bénéficiaire d'IED canadien pour l'Asie en 1998.

La communauté financière canadienne active en Chine est considérable et présente plusieurs facettes. Les investissements canadiens couvrent un vaste éventail de secteurs clés, dont l'agriculture, le transport, les télécommunications, les services financiers, l'énergie, les mines, la biotechnologie, la construction et les produits forestiers. La grande majorité des entreprises canadiennes qui investissent en Chine sont des PME.

Les investissements canadiens en Chine se concentrent dans les régions côtières (Shanghai, Guangdong, Shandong, Liaoning et la région de Beijing-Tianjin). Toutefois, on trouve des investissements canadiens dans toutes les régions du pays, et le nombre de secteurs de participation s'accroît progressivement.

Avantage concurrentiel attribuable aux politiques et aux initiatives du gouvernement du Canada

Conseil commercial Canada-Chine

Le Conseil commercial Canada Chine (CCCC) est un organisme sans but lucratif du secteur privé créé dans le but de faciliter et de promouvoir les échanges et les investissements entre le Canada et la Chine. Les membres du CCCC sont des PME dans une proportion de 60 %. Le CCCC a pour mandat de stimuler et d'appuyer le commerce de biens et de services, l'investissement ainsi que les transferts de technologies; de favoriser la croissance économique du Canada et de la Chine et de resserrer les liens entre ces deux pays; d'accorder une aide concrète et utile aux entreprises; et d'être le porte-parole des gens d'affaires canadiens sur les questions qui touchent les relations entre le Canada et la Chine auprès du gouvernement comme du grand public.

Les PME qui ne sont pas en mesure d'assurer une présence constante en Chine peuvent tirer parti du large éventail de services offerts par le CCCC. Parmi les services aux membres, citons des services d'études de marché, d'appui politique, de consultation et de traduction, des conseils en matières de stratégies de négociation et de l'aide pour l'établissement de plans d'affaires.

Agence canadienne de développement international — Programme de coopération industrielle

Depuis 1982, le Programme de coopération industrielle (PCI) de l'Agence canadienne de développement international (ACDI) encourage activement la participation du Canada au développement socio-économique de la Chine. Le PCI offre des services de partage des coûts pour l'exécution d'études de faisabilité, le développement de projets et la mise à exécution de projets aux entreprises qui songent à investir en Chine à la faveur d'accords de coentreprise ou au moyen de filiales en participation exclusive. Les intérêts du PCI portent essentiellement sur des projets susceptibles d'avoir une incidence sociale. Pour plus de renseignements, visiter le site Web de l'ACDI à http://www.acdi-cida.gc.ca/busine-f.htm ou s'adresser à un gestionnaire de programme ou de contrat du PCI.

Société pour l'expansion des exportations

La Société pour l'expansion des exportations (SEE) est l'organisme officiel de crédit à l'exportation du Canada. Elle facilite les échanges commerciaux des sociétés canadiennes dans plus de 200 marchés du monde. La première transaction entre la SEE et la Chine a eu lieu en 1980. Depuis, les clients de la SEE, des entreprises de toutes tailles, ont conclu des ententes pour plus de 5 milliards de dollars avec la Chine. Cela a nécessité la mise en oeuvre de toute une gamme de services de financement.

Ce financement est, en général, accordé au cas par cas en recourant à des lignes de crédit ouvertes dans certaines banques chinoises. Le financement des exportations peut aussi se faire au moyen de prêts consentis directement aux acheteurs, quand leur solvabilité le permet et qu'ils sont autorisés par les autorités chinoises à emprunter sur les marchés étrangers. En outre, les programmes d'assurance des exportations et des investissements de la SEE protègent les exportateurs contre divers risques commerciaux et politiques. Des programmes de garanties de cautionnement et de remboursement viennent aussi en aide aux exportateurs en leur permettant de libérer des capitaux, tout en respectant leurs obligations de garantie de bonne fin pendant l'exécution des contrats commerciaux.

Accord sur la protection de l'investissement étranger

Des négociations sont en cours entre le Canada et la Chine pour conclure un accord de protection des investissements étrangers. Toutefois, l'accession de la Chine à l'OMC est un préalable à son parachèvement. Le Canada collabore activement avec le gouvernement chinois pour abattre le plus grand nombre possible de barrières et de restrictions à l'investissement, et ce, dans tous les secteurs.

Programme de développement des marchés d'exportation

Le Programme de développement des marchés d'exportation (PDME) aide les entreprises canadiennes à prendre pied sur de nouveaux marchés en partageant les coûts d'activités qu'une entreprise ne pourrait ou ne voudrait pas en général entreprendre seule, ce qui permet de réduire les risques que comporte l'entrée sur un marché étranger. Les activités admissibles comprennent les visites sur place, les foires commerciales, les visites d'acheteurs, les essais de produits pour certification commerciale, les frais juridiques des accords internationaux de mise en marché, les frais de déplacement des stagiaires de l'entreprise à l'étranger, les frais de démonstration du produit, les documents promotionnels et d'autres frais nécessaires pour exécuter un plan d'expansion du marché. Les frais des activités sont partagés à parts égales, selon une formule préalablement approuvée.

La contribution remboursable du PDME va de 5 000 $ à un maximum de 50 000 $. La préférence est accordée aux entreprises du secteur manufacturier qui comptent moins de 100 employés, aux entreprises du secteur des services qui comptent moins de 50 employés ou aux entreprises dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 250 000 $ et 10 millions de dollars. Les autres volets du programme concernent la préparation d'un appel d'offres international (adjudications de projets d'immobilisations) et, pour les associations professionnelles, la mise en oeuvre d'activités internationales de mise en marché pour leurs membres. Pour en savoir plus, visiter le site http://www.infoexport.gc.ca/pemd-f.asp ou composer le 1 888 811-1119.

WIN Exports

WIN Exports, base de données des exportateurs canadiens et de leurs compétences, est utilisée par les délégués commerciaux en poste aux quatre coins du monde et par les partenaires d'Équipe Canada inc au Canada afin de jumeler des fournisseurs canadiens à des clients étrangers potentiels ainsi que pour partager l'information sur les événements commerciaux. Pour inscrire votre entreprise dans WIN Exports ou pour plus de renseignements, visiter le site http://www.infoexport.gc.ca/winexports/menu-f.asp ou composer le 1 888 811-1119.

CLIENTS DU SECTEUR PUBLIC

Il y a très peu de distinctions entre les clients du secteur privé et ceux du secteur public sur les marchés chinois de la construction d'installations portuaires et de navires. Les organismes du gouvernement chinois prennent part, à un niveau ou à un autre, aux activités de la plupart des fournisseurs de services, des installations et des fabricants chinois.

Il est fortement conseillé aux entreprises canadiennes qui veulent avoir accès à ce marché de recourir à la commercialisation directe — par elles-mêmes ou, mieux encore, par le truchement d'un agent — pour présenter leurs produits et services aux utilisateurs et aux agences d'importation. Des responsables ont indiqué que, même lorsqu'il y a appel à la concurrence, les sociétés qui font l'effort de se présenter aux utilisateurs bénéficient souvent d'un avantage par rapport à celles qui ont négligé de le faire. Pour certains des importants projets d'approvisionnement, seuls les fournisseurs présélectionnés seront invités à soumissionner, d'où l'importance des contacts préliminaires.

Lorsqu'ils négocient des contrats, les acheteurs chinois portent une attention particulière à la tarification, au transfert technologique, à la qualité des produits, à la disponibilité des pièces de rechange (le cas échéant) et au service après-vente. Le financement constitue toujours un enjeu lorsque l'on traite avec la Chine. Les sociétés canadiennes qui peuvent joindre à leurs propositions des options de financement intéressantes jouiront d'un avantage important par rapport à leurs concurrents qui ne peuvent le faire. Créativité et souplesse sont des qualités essentielles pour qui veut faire des affaires en Chine.

<u>Constructions portuaires</u>

Le ministère des Communications est responsable des ports chinois. Il s'occupe de l'administration du secteur du transport par voie maritime et des divers organismes de transport maritime chinois et réglemente le transport des produits et des matériaux. Le ministère des Communications veille aussi à l'amélioration des systèmes d'information

et des services des ports, ainsi qu'à la réforme et à la rationalisation de l'infrastructure portuaire de la Chine.

Le ministère des Ressources maritimes, qui contrôle les voies maritimes du pays, s'occupe du dragage et des autres activités sous-marines. Les sociétés canadiennes désireuses de fournir de l'équipement de dragage, de procéder à des évaluations des fonds marins ou qui s'intéressent à des domaines connexes devraient s'adresser à ce ministère.

Les principaux clients dans le secteur des biens et des services destinés au développement des installations portuaires sont, en Chine, les autorités portuaires locales ou les entrepreneurs qu'elles ont embauchés. Toutes les décisions d'approvisionnement doivent être sanctionnées par le directeur du port. Les diverses autorités portuaires relèvent de leurs municipalités respectives.

Même s'il est possible pour des sociétés canadiennes de percer sur le marché chinois du développement des installations portuaires comme entrepreneurs indépendants et spécialisés, les dirigeants chinois préfèrent acquérir des biens et des services qui font partie d'un ensemble complet. La capacité d'un consortium à fournir la conception, la construction, le financement, l'équipement, l'exploitation et la maintenance pour un projet de développement portuaire séduit davantage les responsables des ports chinois.

Construction navale

La CSSG et la CSHIG sont les principaux utilisateurs finaux des produits et des services dans le secteur chinois de la construction navale.

Organismes gouvernementaux

Conseil d'État

Niveau décisionnel le plus élevé du gouvernement chinois, le Conseil d'État dirige l'élaboration de la politique économique chinoise. Formé du premier ministre, de quatre vice-premiers ministres et de cinq conseillers d'État, le Conseil d'État est responsable de l'approbation de tout projet dont la valeur atteint ou dépasse 147,3 millions de dollars ou qui comporte un aspect considéré comme délicat.

Commission d'État à la planification du développement

La Commission d'État à la planification du développement est un organisme macro-économique central, responsable de l'élaboration de stratégies et de plans visant à assurer le développement économique et social du pays. Elle joue un rôle crucial dans la planification des dépenses du gouvernement central, en étudiant et en approuvant

les grands projets d'investissement étranger dont la valeur se situe entre 44 millions et 147,3 millions de dollars.

Après que la Commission d'État ait donné son approbation, le projet est ajouté à une liste exhaustive de projets de la Commission. Le ministère des Finances en fait alors l'annonce publique, puis s'occupe de négocier toutes les acquisitions.

Commission d'État à l'économie et au commerce

La Commission d'État à l'économie et au commerce est responsable de la politique macro-économique et de la tâche cruciale de restructurer le secteur manufacturier nationalisé de la Chine. Après les réformes gouvernementales de mars 1998, de nombreux organismes ministériels clés sont devenus des bureaux de cette commission d'État. Parmi ces bureaux nouvellement créés, on trouve celui de l'industrie de la machinerie chargé des industries de l'automobile et de la fabrication lourde.

Ministère du Commerce extérieur et de la Coopération économique

Relevant du Conseil d'État, le ministère du Commerce extérieur et de la Coopération économique est chargé de l'administration générale du commerce extérieur et de la coopération économique de la Chine. Ses principales responsabilités comprennent :

- la gestion des relations économiques et du commerce avec l'étranger
- la mise en oeuvre des politiques de commerce extérieur
- la rédaction de programmes de développement du commerce extérieur à moyen et à long termes et la préparation de plans annuels d'import-export en collaboration avec la Commission d'État à la planification et au développement
- l'approbation de la constitution d'entreprises d'importation et d'exportation
- la mise en place d'un système de permis d'importation et d'exportation
- la rédaction et la production des documents relatifs aux coentreprises
- la négociation des accords commerciaux

Ministère des Communications

Depuis sa réorganisation, en 1998, le ministère des Communications est chargé de :

- rédiger les stratégies de développement, les politiques, la législation, la réglementation et les normes techniques pour les communications par voies routière et maritime, d'élaborer les programmes de mise en oeuvre, de planifier

le transport routier et maritime et de développer un système de transport complet.

- de réglementer le transport des biens les plus importants de l'État et des services d'urgence pour passagers, de mettre en oeuvre les projets routiers et maritimes de l'État et d'organiser le recouvrement des frais pour la construction et l'entretien des installations routières et maritimes.

- de coordonner les relations du secteur et entre entreprises et de veiller à une juste concurrence dans le secteur du transport routier et maritime.

- de gérer le marché de la réparation des automobiles ainsi que les programmes d'auto-école et de formation des conducteurs.

- de veiller à la sécurité du transport maritime, d'inspecter les navires et les installations de transport maritime, de lutter contre la pollution par les navires, d'assurer les navires, de s'occuper des sauvetages, de la navigation, de la gestion des agents d'expédition, de contrôler les navires étrangers, de draguer les chenaux de navigation, de permettre l'utilisation des ports et des installations de navigation et de baliser le littoral.

Les organismes qui relèvent du ministère des Communications ou qui y sont affiliés sont :

- la China State Shipbuilding Corporation

- la China Shipbuilding Industry Corporation

- la China Ocean Shipping Company

China State Shipbuilding Corporation (CSSC)

La China State Shipbuilding Corporation est un conglomérat appartenant à l'État composé de 58 entreprises s'adonnant à la construction et à la réparation de navires, à la fabrication d'équipements destinés aux navires, à l'architecture navale et à la recherche. Elle compte 95 000 employés dans l'Est et le Sud de la Chine ainsi que dans la province de Jiangxi. Ses principales entreprises sont Jiangnan Shipyard, Hudong Shipbuilding, Guangzhou Shipyard et China Shipbuilding Trading Company.

China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)

La China Shipbuilding Industry Corporation appartient à l'État. Elle est composée de 96 entreprises implantées dans le Nord du pays et emploie plus de 170 000 personnes. Ces entreprises s'adonnent à des activités de construction navale et industrielle à

Dalian, Tianjin, Wuhan, Xi'ian, Chongqing et Kunming. Elle possède aussi 28 instituts de recherche et 6 laboratoires mettant au point des navires militaires et civils et de l'équipement connexe.

Règles relatives aux marchés publics

En dépit de l'évolution de la Chine vers une économie de marché, les secteurs public et privé ne disposent actuellement que de peu de processus d'affaires cohérents et répandus dans l'ensemble de l'industrie, à l'exception de ceux liés aux plans de développement à l'échelle nationale (p. ex. le plan quinquennal du Congrès national du peuple et le rôle de la Commission d'État à la planification et au développement). Tel qu'il se pratique en Chine, le « processus d'affaires » reflète de nombreux facteurs, dont les ordres de gouvernement concernés, le degré de soutien politique, le niveau d'investissement étranger et « d'acceptation », les contrats sur appel d'offres restreint, les fournisseurs « favorisés » et les appels à la concurrence organisés dans le seul but de faire descendre les prix.

Il n'y a aucune garantie que les contrats (même ceux obtenus à la suite d'un appel d'offres international et financés par une banque multilatérale de développement) seront octroyés conformément au système d'équilibre de pouvoir existant dans les méthodes canadiennes d'appel d'offres. Les facteurs varient selon les projets, à un point tel que plutôt que de suivre un processus normalisé, les Chinois traitent chaque projet en fonction de son caractère d'unicité, dont la compréhension est fondamentale à toute participation et négociation éventuelles. Avec autant de décisions prises par différents ordres de gouvernement et un financement qui dépend souvent de l'investissement extérieur, les échéanciers ne sont la plupart du temps que des indications générales.

L'accession imminente de la Chine à l'OMC démontre son engagement à l'égard d'un programme de réforme économique (voir la section **Accession de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce**). Cet engagement produira, à court et à long termes, des ajustements aux pratiques d'affaires des secteurs public et commercial en Chine. Toutefois, on ne s'attend pas à ce que ces ajustements soient immédiatement adoptés et respectés.

Les appels d'offres pour les projets d'infrastructure, qui sont financés par des organismes multilatéraux ou bilatéraux, sont soumis aux règles des appels d'offres concurrentiels internationaux. Les appels d'offres pour les projets financés par l'OECF du Japon sont annoncés dans la presse chinoise et sont gérés, dans la plupart des cas, par la China National Technical Import Corp. Les projets d'appels d'offres financés par la Banque mondiale et par la Banque asiatique de développement passent par des sociétés d'appel d'offres internationales comme la China National Technical Import/Export Corp., la China Commercial Import/Export Corp., la China Chemical Construction Co. et la China International Tendering Co.

LOGISTIQUE DU MARCHÉ

Circuits de distribution

Il est fortement recommandé que les entreprises canadiennes recourent aux services d'un agent ou d'un distributeur local pour faciliter leur entrée sur le marché chinois. Les Chinois communiquent presque toujours avec des sociétés étrangères qui ont un bureau ou un représentant en Chine, mais pas nécessairement avec les autres. Les coentreprises avec des firmes du pays, les entreprises étrangères en propriété exclusive, les arrangements de transfert de technologie, les sociétés d'import-export et l'établissement de bureaux locaux de vente sont aussi des options à considérer.

Les entrepreneurs canadiens peuvent communiquer avec l'ambassade du Canada à Beijing ou avec les consulats généraux à Chongqing, Guangzhou et Shanghai pour obtenir la liste des distributeurs et agents dignes de confiance et autorisés de leurs régions respectives.

Coentreprises

Les délais nécessaires pour mettre en oeuvre un projet, les contraintes qui touchent les importations et les exportations d'équipement ou de produits nécessaires et l'intervention de la bureaucratie peuvent être réduits en participant à des coentreprises avec des organismes provinciaux ou nationaux. Cela est particulièrement vrai dans un grand nombre de régions autonomes, de zones économiques spéciales (ZES), de villes franches côtières et de provinces à planification spéciale. Les provinces de Guangdong et de Hainan bénéficient de privilèges particuliers quand elles traitent avec des investisseurs étrangers.

Facteurs à considérer pour accéder au marché

Pratiques commerciales proposées

Un des aspects les plus importants des relations commerciales en Chine est le concept du *guanxi*, qui signifie « avoir des relations utiles ». L'entrepreneur équipé du bon *guanxi* pourra accéder à de vastes réseaux de clients éventuels et pourra plus facilement comprendre — et même parfois contourner — les multiples règlements et restrictions de la Chine.

S'il est vrai qu'un agent ou un associé sur place peut veiller au *guanxi* pour le compte de son partenaire étranger, il est conseillé à l'exportateur d'ouvrir un bureau local ou de se rendre fréquemment sur les lieux en vue d'établir des relations commerciales à long terme qui porteront fruit.

Il va sans dire que toute documentation se rapportant à la formation et au mode d'emploi qui accompagne les produits importés doit être rédigée dans la langue première du client (plus communément le mandarin, quoique le cantonais soit souvent la langue préférée dans certaines régions du Sud de la Chine). Le chinois écrit doit être présenté en caractères simplifiés, et les représentants des sociétés canadiennes doivent apporter avec eux des cartes professionnelles en chinois.

Les sociétés canadiennes se serviront de préférence de moyens de commercialisation et de promotion bien visibles en chinois (p. ex. des brochures et des annonces dans les revues spécialisées chinoises) pour se faire connaître de leurs clients éventuels et leur indiquer comment communiquer avec elles. La décision d'achat dépend énormément de la fiabilité et de la réputation du vendeur ainsi que du rendement antérieur du produit.

Il faut traiter les clients éventuels et autres associés en affaires avec le respect auquel ils s'attendent. Par conséquent, on utilisera leur titre honorifique (Monsieur, Docteur, etc.) en s'adressant à eux et on s'assurera d'être à l'heure à toutes les rencontres. Au moment de l'échange des cartes professionnelles, il convient de faire preuve de considération en lisant attentivement la carte offerte et en faisant un commentaire au sujet du « poste élevé » du client ou de l'associé.

Pour obtenir des renseignements plus complets sur les pratiques commerciales recommandées en Chine, consulter l'**Annexe B** de ce rapport ainsi que la publication du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international intitulée *Guide de survie des PME sur le marché chinois*, qui se trouve au site Web suivant : http://www.infoexport.gc.ca /docs/view-f.asp?fn=76520&lg=1

Financement

Le développement de toutes les industries et de toutes les infrastructures chinoises de transport nécessitera des injections massives de capitaux étrangers. La Banque mondiale évalue que les plans de développement des infrastructures de la Chine, pour la période allant de 2001 à 2005, nécessiteront des investissements totaux de 590 milliards de dollars.

Une grande partie du financement d'origine chinoise servant aux projets de développement portuaire vient d'un droit de construction portuaire de 0,25 $ par tonne qui est facturé aux utilisateurs des ports. Toutefois, ce mécanisme ne fournit qu'une petite partie des sommes nécessaires. En plus de ce fonds, la Chine a reçu de nombreux prêts à des conditions privilégiées de la Banque mondiale, de la Banque asiatique de développement et de gouvernements étrangers.

Le secteur chinois de la construction navale est financé, dans une large mesure, par la Banque d'exportation et d'importation du pays. En 1999, 32 % de tous les prêts

consentis par la Eximbank de Chine sont allés au secteur de la construction navale, favorisant les exportations de 480 chantiers pour un total de 11,5 millions de tonnes.

Protection des droits de propriété intellectuelle

Les entreprises canadiennes devraient savoir que même si la Chine a indiqué qu'elle s'engageait à améliorer la protection des droits de propriété, les contrefaçons de marques de même que le vol de technologies brevetées sont encore très répandus.

Les demandes de brevet par les non-résidents étrangers doivent se faire auprès du Bureau des brevets du Conseil de la Chine pour la promotion des affaires internationales ou auprès du Bureau des brevets de Shanghai. Les demandes et les procédures relatives aux brevets sont publiées dans le Journal des brevets 18 mois après leur dépôt.

Les marques de commerce sont valides pendant 10 ans à partir de la date d'approbation et peuvent être renouvelées sur demande. Les étrangers doivent s'adresser à l'Administration d'État de l'industrie et du commerce en ce qui a trait aux marques de commerce.

Règlements en matière d'importation

Certains problèmes systémiques importants et certaines pratiques entravent l'accès des Canadiens au marché chinois.

Un problème commun auquel de nombreuses sociétés canadiennes qui ont percé sur le marché chinois se sont heurtées est le manque de transparence et l'application erratique des lois, des règlements et des pratiques d'importation. Ces difficultés reflètent, d'une part, la nature décentralisée de l'administration en Chine, et d'autre part, la puissance des centres locaux de pouvoir. Les unités administratives des gouvernements locaux et régionaux peuvent souvent agir indépendamment des pouvoirs centraux et des lois écrites adoptées par ceux-ci. Dans le régime douanier, par exemple, il est commun qu'un même produit soit assujetti à différentes redevances dans divers ports car chaque administration portuaire ajoute ses propres frais administratifs et divers aux droits de base sur les importations. Étant donné ces pratiques, il est impossible de calculer exactement les coûts d'exportation, ce qui empêche l'établissement de liens commerciaux uniformes et durables. Dans le cas des projets d'immobilisations, le processus d'approbation est souvent flou, et tout comme pour n'importe quel projet en particulier, il est difficile de savoir qui est l'autorité décisionnelle ultime.

Les droits élevés sur les importations constituent une des principales entraves aux exportations canadiennes. Les exportateurs canadiens sont particulièrement vulnérables si leurs produits font concurrence à des biens fabriqués dans le pays ou

ont un prix mondial fixe. Il faut ajouter au coût des importations la taxe à la valeur ajoutée (TVA) de 17 %, à laquelle la plupart des produits importés sont assujettis. En outre, les droits de douane et la TVA ne sont pas appliqués uniformément, avantageant parfois les concurrents chinois ou étrangers d'un exportateur. Cette situation changera indubitablement avec l'accession prochaine de la Chine à l'OMC.

Les entreprises canadiennes peuvent souvent réduire les droits qui leur sont imposés en exportant leurs produits en pièces détachées car leur assemblage assure de l'emploi aux citoyens chinois. Par ailleurs, l'exportation de produits vers les cinq zones économiques spéciales de la Chine, les villes ouvertes et les zones de commerce étranger peut être avantageuse : à ces endroits, il peut être possible de bénéficier d'une forme quelconque de réduction préférentielle ou d'exemption des droits. Cependant, les traitements spéciaux de ce type tendent à changer assez rapidement. Par conséquent, les entreprises désireuses d'exploiter des possibilités d'exportation devraient consulter régulièrement les autorités locales pertinentes.

D'autres facteurs entravent l'accès au marché dans le secteur chinois des transports :

- les obstacles à l'investissement
- l'incapacité de recourir à un processus d'examen judiciaire pour en appeler des décisions des agents chinois
- le traitement égal des firmes étrangères et chinoises (traitement national) et le traitement égal des importations de différents pays (p. ex. le statut de nation la plus favorisée (NPF))
- l'accès aux devises étrangères (les importateurs doivent faire une demande pour être autorisés à accepter des devises étrangères)
- les obstacles non tarifaires (comme les permis et quotas d'importation et l'octroi de subventions gouvernementales aux fabricants chinois)

Ces points font actuellement l'objet de négociations multilatérales et bilatérales liées à l'accession de la Chine à l'OMC.

Accession de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce

La Chine a pris envers les membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) plusieurs engagements commerciaux qui devraient se concrétiser au moment de son accession à l'Organisation. Ces engagements comprennent des concessions tarifaires ainsi que la promesse d'appliquer les règles de l'OMC en matière de subventions, de normes, de propriété intellectuelle, d'octroi des licences d'importation, de mesures concernant les investissements liés au commerce et de mesures sanitaires et

phytosanitaires. La Chine sera également tenue de respecter les principes fondamentaux de l'OMC, qui exigeront un renforcement de ses procédures judiciaires commerciales et une meilleure transparence.

Les engagements de la Chine envers l'OMC devraient contribuer à réduire le risque de faire des affaires en Chine et à intensifier les échanges commerciaux ainsi que les mouvements d'investissements. Cependant, la plupart des mesures seront mises en oeuvre progressivement. Dans le cas des droits de douane, la majeure partie des nouveaux droits consolidés seront réduits en cinq étapes annuelles, égales et progressives, à partir de la date d'accession de la Chine à l'OMC.

La Chine a négocié un certain nombre de concessions tarifaires dans le cadre des accords bilatéraux qu'elle a conclus avec des pays membres de l'OMC. La concession la plus favorable pour tout article s'appliquera à tous les États membres dès que la Chine aura adhéré à l'OMC.

Le 26 novembre 1999, le Canada et la Chine ont signé un accord bilatéral prévoyant l'amélioration de l'accès au marché pour un éventail de produits et services. Cet accord couvre tous les produits et les services dont traite ce rapport.

Normes, certificats et enregistrements locaux nécessaires

Tous les produits et les services de construction navale ou portuaires doivent respecter les normes techniques et de sécurité adoptées par le ministère des Communications, le ministère des Ressources maritimes et la Commission d'État à l'économie et au commerce.

Risques associés au crédit à l'exportation, restrictions sur les lettres de crédit et contrôle des devises

Les transactions commerciales exigeant des échanges de devises doivent être approuvées par l'Office central de contrôle des changes (State Administration of Exchange Control). Une lettre de crédit de la Banque de Chine indique habituellement que les approbations nécessaires ont été obtenues. Selon les modalités énoncées dans la plupart des lettres de crédit de la Banque de Chine, les paiements sont effectués seulement après réception des documents d'exportation (soit au bout d'environ deux semaines). Pour se protéger dans l'éventualité où les conditions de la transaction ne seraient pas remplies, les acheteurs chinois demandent souvent une lettre de crédit de soutien de la banque de l'exportateur au moment du versement du premier acompte.

Les acomptes sur les achats de gros matériel et de technologies de sociétés étrangères se chiffrent normalement entre 15 % et 25 % de la somme due. Une autre somme pouvant aller jusqu'à 75 % est payée à la livraison et le solde est versé au

moment de l'installation. Les sociétés étrangères qui font des affaires en Chine ont mentionné que les clients des secteurs public et privé sont habituellement diligents et versent les paiements à temps et conformément aux dispositions de l'entente. Les crédits à court terme (30-90 jours) sont courants.

La Chine ne permet pas que les lettres de crédit émises par ses banques soient confirmées par d'autres banques chinoises ou étrangères.

Les agents et distributeurs chinois connaissent habituellement très bien l'usage des lettres de crédit et d'autres mécanismes communs de financement des exportations.

ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES

Activité/description	Organisateur
International Exhibition on Road and Water Transport Technology and Equipment National Agricultural Exhibition Centre Beijing, Chine Du 25 au 28 octobre 2000 Du 22 au 25 août 2002 Exposition biennale consacrée à l'ingénierie routière, des ponts et des ponceaux, à l'ingénierie de la circulation, aux automobiles, aux ports et aux canaux navigables, à l'équipement portuaire, à la gestion du transport maritime, à l'architecture navale, aux systèmes de transport intermodal et à la machinerie portuaire.	**Beijing International Exhibition Centre** A1, rue North, Qingnianhu Andingmenwai, District de Dong Cheng Beijing 100011 Chine Tél. : (86-10) 6422-7788 Téléc. : (86-10) 6425-1287 Personne-ressource : Chai Yingjie Courriel : yingjie@biec.com.cn
Marine Port China International Trade Exhibition for Port and Waterway Construction, Construction navale Industry and Transport Shanghai Exhibition Centre, Chine Du 21 au 24 novembre 2000 Exposition consacrée à l'administration et à la construction portuaires, aux installations et à l'équipement portuaires, à la sécurité dans les ports, aux services portuaires et l'élimination des déchets, à la construction des voies navigables, au secteur des chantiers maritimes, aux installations et à l'équipement, aux technologies marines, au transport et à l'ingénierie.	**Shanghai International Exhibition Corp.** 4/F Édifice 1, Jinling Mansions 28, ch. Jinling Xi Shanghai 20021 Chine Tél. : (86-21) 6387-2828 Téléc. : (86-21) 6512-4191 Personne-ressource : Gu Chunting, Yu Bin Courriel : siec@stn.sh.cn
Shiport China International Shipbuilding, Port and Marine Technology and Transportation Equipment Exhibition Dalian Xinghai Convention and Exhibition Centre Dalian, Chine Juin 2002 Exposition biennale d'équipement portuaire, d'installations de construction navale, de technologie marine, d'équipement de transport et de services connexes.	**Business and Industrial Trade Fairs Ltd.** Unité 1223 HITEC, 1, ch. Trademart Kowloon, Hong Kong Tél. : (852) 2865-2633 Téléc. : (852) 2866-1770 Personne-ressource : Rebecca Chan Courriel : enquiry@bitf.com.hk

PRINCIPALES PERSONNES-RESSOURCES ET SERVICES DE SOUTIEN

Gouvernement du Canada

Ambassade et consulats canadiens

Ambassade du Canada – Beijing
19, Dongzhimenwai Dajie
District de Chaoyang
Beijing 100600 Chine
Tél. : (86-10) 6532-3536
Téléc. : (86-10) 6532-4072
Internet : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Murray King
Courriel : murray.king@dfait-maeci.gc.ca

Consulat du Canada – Chongqing
Tour Metropolitan, bureau 705
Wu Yi Lu, District de Yu Zhong
Chongqing 400010 Chine
Tél. : (86-23) 6373-8007
Téléc. : (86-23) 6373-8026
Internet : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Peter Liao
Courriel : peter.liao@dfait-maeci.gc.ca

Consulat général du Canada – Guangzhou
Tour China Hotel Office, bureau 801
Liu Hua Lu
Guangzhou 510015 Chine
Tél. : (86-20) 8666-0569, poste 225
Téléc. : (86-20) 8667-2401
Internet : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Cathy Yao
Courriel : cathy.yao@dfait-maeci.gc.ca

Consulat général du Canada – Shanghai
Tour 4, bureau 604
Shanghai Centre
1376 Nanjing Xi Lu
Shanghai 200040 Chine
Tél. : (86-21) 6279-8400
Téléc. : (86-21) 6279-8401
Internet : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Thomas Chen
Courriel : thomas.chen@dfait-maeci.gc.ca

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI)
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0G2
Internet : http://www.dfait-maeci.gc.ca

Division de la Chine et de la Mongolie (PCM)
Tél. : (613) 996-7256
Téléc. : (613) 943-1068
Personne-ressource : Gregory Chin
Courriel : gregory.chin@dfait-maeci.gc.ca

Division de l'appui aux marchés
Tél. : (613) 996-0446
Téléc. : (613) 996-1225
Personne-ressource : Doug Pelkola
Courriel : doug.pelkola@dfait-maeci.gc.ca

Corporation commerciale canadienne (CCC)
50, rue O'Connor, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1A 0S6
Tél. : (800) 748-8191 ou (613) 996-0034
Téléc. : (613) 995-2121
Internet : http://www.ccc.ca

Société pour l'expansion des exportations (SEE)
151, rue O'Connor
Ottawa (Ontario) K1A 1K3
Tél. : (800) 850-9626 ou (613) 598-2500
Téléc. : (613) 598-6697
Internet : http://www.edc.ca

Industrie Canada
235, rue Queen, 10e étage, Tour Est
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Internet : http://info.ic.gc.ca

Direction générale du secteur des services et des grands projets
235, rue Queen, 7e étage, Tour Est
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Tél. : (613) 954-2990
Téléc. : (613) 952-9054

Association canadienne

Conseil commercial Canada-Chine (CCCC)
180, rue Dundas Ouest, bureau 1502
Toronto (Ontario) M5G 1Z8
Tél. : (416) 954-3800
Téléc. : (416) 954-3806
Courriel : ccbc@istar.ca
Internet : http://www.ccbc.com

Organismes du gouvernement chinois

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)
1, rue Fuxingmenwai
Beijing 100860 Chine
Tél. : (86-10) 6851-3344, poste 8611
Téléc. : (86-10) 6851-7153
Personne-ressource : Ding Zhongze, directeur du service de liaison

China International Tendering Co. (CITC)
Édifice Jiu Ling (Aile Nord), bureau 514
21, Xisanhuan Beilu
Beijing 100089 Chine
Tél. : (86-10) 6840-4404
Téléc. : (86-10) 6842-7328

China National Industrial Machinery Import and Export Co. (CMC)
Aile Ouest, Sichuan Plaza
1, rue Fuchengmen Wai
Beijing 100037 Chine
Tél. : (86-10) 6899-1155
Téléc. : (86-10) 6899-1166

China National Instruments Import and Export Corp. (Instrimpex)
Édifice Instrimpex
6, Xizhimenwai Dajie
Beijing 100044 Chine
Tél. : (86-10) 6835-6783
Téléc. : (86-10) 6833-0670

China National Technical Import and Export Corp. (CNTIC)
Édifice Jiu Ling
21, Xi San Huan Bei Lu
Beijing 100081 Chine
Tél. : (86-10) 6840-4830
Téléc. : (86-10) 6840-4833

Ambassade de Chine et consulats généraux
Ambassade de la République populaire de Chine
515, rue St-Patrick
Ottawa (Ontario) K1N 5H3
Tél. : (613) 789-3434
Téléc. : (613) 789-1911
Internet : http://www.chinaembassy-canada.org

À Calgary
1011, 6e Ave. S.-O., bureau 100
Calgary (Alberta) T2P 0W1
Tél. : (403) 264-3322
Téléc. : (403) 264-6656

À Toronto
240, rue St. George
Toronto (Ontario) M5R 2P4
Tél. : (416) 964-7260
Téléc. : (416) 324-6468

À Vancouver
3380, rue Granville
Vancouver (Colombie-Britannique) V6H 3K3
Tél. : (604) 734-7492
Téléc. : (604) 737-0154

International Tendering Co.
China National Machinery Import\Export Corp.
Er Il Gou, Xi Jiao
Beijing 100044 Chine
Tél. : (86-10) 6831-3388
Téléc. : (86-10) 6832-5779

Ministère des Communications
11, Jianguomennei Dajie
Beijing 100736 Chine
Tél. : (86-10) 6529-2114
Téléc. : (86-10) 6529-2518
Internet. : http://www.moc.gov.cn (site en chinois)

Ministère de la Construction
9, Sanlihe Dajie, Xicheng Qu
Beijing 100736 Chine
Tél. : (86-10) 6839-3681
Téléc. : (86-10) 6839-3333

Ministry of Water Resources
International Co-operation Department
1, Baiguanglu Ertia
Beijing 100053 Chine
Tél. : (86-10) 6320-2705
Téléc. : (86-10) 6326-0365

Patent Agency
6, Xituchenglu, Jimenqiao, District de Haidian
Beijing 100088 Chine
Tél. : (86-10) 6209-3268
Téléc. : (86-10) 6201-9615
Internet. : http://www.cpo.cn.net

Shanghai Intellectual Property Administration
Édifice Ziyuan, 9e étage
268, Zhaojiabang Lu, Shanghai Chine
Tél. : (86-21) 6431-5757
Téléc. : (86-21) 6437-8364

Administration d'État de l'industrie et du commerce
8, Sanlihe Donglu, District de Xicheng
Beijing 100820 Chine
Tél. : (86-10) 6803-2727
Internet : http://www.saic.gov.cn

Associations et sociétés chinoises

China Association for Science and Technology (CAST)
New Technology Development Centre (NTDC)
86, ch. Xueyuan Nan, bureau 305
Beijing 100081 Chine
Tél. : (86-10) 6217-0167
Téléc. : (86-10) 6217-4946
Personne-ressource : Zhao Jiang, directeur adjoint

China Communications and Transport Association
Beijing Hulian Advertising Agency
10, Fuxingmenwai Dajie
Beijing, Chine
Tél. : (86-10) 6859-3264
Téléc. : (86-10) 6859-5686
Personne-ressource : Zheng Yanhua, directeur général

Autorités portuaires chinoises

Dalian :
Dalian Municipal Commission for Foreign Economic Relations and Trade
Foreign Investment Division
Tour Cofert, 25e étage
219, ch. Huanghe, District de Xigang
Dalian 116011 Chine
Tél. : (86-411) 369-8000, poste 2517
Téléc. : (86-411) 368-6426
Personne-ressource : Jiang Yanbo, sous-chef de division (Ports)

Dalian Port Authority
Foreign Economic and Technological Co-operation Division
1, rue Gangwan, District de Zhongshan
Dalian 116004 Chine
Tél. : (86-411) 262-6026
Téléc. : (86-411) 263-0231
Personne-ressource : Jiang Luning, directeur
Courriel : jln@portdalian.com

Province de Hebei :
Jingtang Port Administration
Tangshan Seaport Development Zone
Tangshan, Hebei 063611 Chine
Tél. : (86-31) 5291-1577
Téléc. : (86-31) 5291-4287
Personne-ressource : Liu Youming

Port de Qinhuangdao
2, ch. Binhai, Qinhuangdao
Hebei 066012 Chine
Tél. : (86-33) 5309-3522
Téléc. : (86-33) 5303-5487
Personne-ressource : Chen Jishun, directeur adjoint

Province de Shandong :
Port de Qingdao
6, ch. GangQing, Qingdao
Shandong 266011 Chine
Tel./Téléc. : (86-53) 2282-2878
Personne-ressource : Chang Dechuan, directeur général

Province de Shenzhen :
China Merchants Shekou Port Service
Gangwan Yilu, Shekou
Shenzhen 518067 Chine
Tél. : (86-75) 5668-8828
Téléc. : (86-75) 5669-8113

Yantian International Container Terminals Ltd. (YICT)
Port Yantian, Sha Tou Jiao
Shenzhen 518081 Chine
Tél. : (86-75) 5529-0888, poste 318
Téléc. : (86-75) 5529-0511
Personne-ressource : Kenneth K.T. Tse, directeur général
Membre du Hutchison Port Holdings Group

Shenzhen Chiwan Wharf Holdings Ltd.
Édifice Chiwan Petroleum, 12e étage
Port de Chiwan
Shenzhen 518068 Chine
Tél. : (86-75) 5669-4888
Téléc. : (86-75) 5669-4297
Courriel : szcndgmo@public.s8ptt.net.cn
Opérations portuaires

Tianjin :
Port de Tianjin
2, ch. Xingang, Porte 35, Tanggu
Tianjin 300456 Chine
Tél. : (86-22) 570-7550
Téléc. : (86-22) 570-9747
Personne-ressource : Wang Ende, directeur général

Province de Zhejiang :
Port de Ningbo
496 Yanjiang Dong Lu
District de Zhenhai, Ningbo
Zhejiang 315200 Chine
Tél. : (86-57) 4769-5250
Téléc. : (86-57) 4769-5629
Personne-ressource : Shao Zhanwei
Seul port de Chine capable d'accueillir des navires de 200 000 TPL

Port de Shanghai
13, ch. Zhongshan, Est 1
Shanghai, Chine 200002
Tél. : (86-21) 6329-0660
Téléc. : (86-21) 6329-0202
Personne-ressource : Tu Deming, directeur

Shanghai Zhenhua Port Machinery Co., Ltd.
3470, Pudong Nanlu
Shanghai, 200125 Chine
Tél. : (86-21) 5839-6666
Téléc. : (86-21) 5839-9555

Shensi Planning and Economic Committee
108, ch. Caipu, Caiyuan Town
Shensi, Zhoushan
Zheijiang 202450 Chine
Tél. : (86-580) 508-2134
Téléc. : (86-580) 508-4404
Courriel : zsic@zgb.com.cn

Wenzhou Harbour Administration Bureau
138, rue Ma Hang Seng, Wenzhou
Zhejiang 325000 Chine
Tél. : (86-57) 7819-9931
Téléc. : (86-57) 7818-3420
Personne-ressource : Fu Zhu Hua, directeur

Chantiers navals et armateurs chinois

Anhui Technology I/E Co. Ltd.
459, ch. Changjiang, Hefei
Anhui 230061 Chine
Tél. : (86-55) 1510-1256
Téléc. : (86-55) 1510-1199
Personne-ressource : Zao Sikui
Courriel : pub524@ahtech.com
Internet : http://www.ahtech.com.cn
Vend des navires, des barges et d'autres équipements maritimes, y compris des moteurs.

Capital Iron-Steel Co. (General)
District de Shijing Shan, Beixinan Area
Changdongmen, Beijing 100041 Chine
Tél. : (86-10) 6829-3520
Téléc. : (86-10) 6829-5578
Société d'État créée en 1919, emploie 180 000 personnes.

Nationales :

China Harbour Engineering Corp. (CHEC)
9, rue Chunxiulu, Dongzhimenwai
Beijing 100027 Chine
Tél. : (86-10) 6466-9636
Téléc. : (86-10) 6416-8276
Personne-ressource : Xu Hongsheng, directeur de la réparation, Service administratif

China Ocean Shipping Co. (COSCO)
Ocean Plaza, 11e étage
158, rue Fuxingmennei
District de Xicheng
Beijing 100031 Chine
Tél. : (86-10) 6649-2968
Téléc. : (86-10) 6608-3992
Personne-ressource : Chen Zhongbiao, président
Internet : http://www.cosco.com

China Chang Jiang Energy Corp. (Group) (CCJEC)
124, ch. Guan Shan N° 1
Wuhan, Hubei, Chine
Tél. : (86-27) 8780-2647
Téléc. : (86-27) 8780-1455
Société d'État créée en 1959, emploie 5 800 personnes.

China Shipbuilding Trading Co. Ltd. (CSTC)
10, Yuetan Beixiaojie
Beijing 100861 Chine
Tél. : (86-10) 6803-2560
Téléc. : (86-10) 6803-3380
Courriel : webmaster@cstc.com.cn
Internet : http://www.chinaships.com
Créée en 1982, la CSTC est le bras commercial de la CSSC.

China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)
5, Yuetan Beijie
Beijing 100861 Chine
Téléc. : (86-10) 6803-1579
Personne-ressource : Huang Pingtao, président
Société de portefeuille d'État créée en 1999, emploie 170 000 personnes.

China State Shipbuilding Corp. (CSSC)
5, Yuetan Beijie
District de Xicheng
Beijing 100861 Chine
Téléc. : (86-10) 6803-1579
Personne-ressource : Chen Xiaojin, président
Courriel : webmaster@csc.net.cn
Société de portefeuille d'État créée en 19882 et réorganisée en 19999, emploie 96 000 personnes.

Dalian New Shipyard
1, rue Hai Fang, Dalian
Liaoning 116021 Chine
Tél. : (86-411) 441-7703
Téléc. : (86-411) 441-7540
Société d'État (fait partie de la CSSC), créée en 1990, emploie 4 655 personnes.

Edward Shipbuilding Co.
Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd.
1, Nanmatoulu, Pudong
Shanghai 200127 Chine
Tél. : (86-21) 5889-2040
Téléc. : (86-21) 5881-0662
Créée en 1992, emploie 650 personnes.

Guangchuan International Co. Ltd. of Guangzhou
2, Fangchun Dadao
District de Fangcun, Baihe Dong
Guangzhou City
Guangdong 510382 Chine
Tél. : (86-20) 8189-1712
Téléc. : (86-20) 8189-1575
Créée en 1993, emploie 7 800 personnes.
Fabrique et répare des conteneurs et des navires.

Guangdong Shipbuilding Industry I/E Corp.
67, ch. Panfu, Guangzhou
Guangdong, Chine
Tél. : (86-20) 8136-1988
Téléc. : (86-20) 8136-0517

Guangzhou Huangpu Shipyard
Changzhouzhen, Hunagpu, Guangzhou
Guangdong 510336 Chine
Tél. : (86-20) 8220-1345
Téléc. : (86-20) 8220-1387
Société d'État créée en 1845, emploie 5 000 personnes.

Guangzhou Shipyard International
2, ch. Fangchun Main
Guangzhou, Chine
Tél. : (86-20) 8189-1712
Téléc. : (86-20) 8189-1575
Fabrique des navires et des conteneurs et construit des ponts. Les filiales de la société sont Kwangchow Shipyard Container Factory (100 %); Xinhui City Nanyang Shipping Industrial Co. (70 %) et Guangzhou Haizhu District Guanghua Machinery Factory (65 %).

Hudong Shipyard
2851, Pudong Da Dao
Shanghai 200129 Chine
Tél. : (86-21) 5871-3222
Téléc. : (86-21) 5871-2603
Société d'État créée en 1952, emploie 12 365 personnes.

Jiangnan Shipyard
2, ch. Gaogxiong
Shanghai 200011 Chine
Tél. : (86-21) 6315-1818
Téléc. : (86-21) 6313-4743
Société d'État créée en 1865, emploie 12 855 personnes.

Liaoning MEC Group Co. Ltd.
42, rue Kunming, Dalian
Liaoning 116001 Chine
Tél. : (86-411) 263-3824
Téléc. : (86-411) 263-9916
Société d'État

Qin Xin Shipyard
132, ch. Jichang
Shanghai 200011 Chine
Tél. : (86-21) 6378-3228
Téléc. : (86-21) 6377-2100
Société d'État, relève de la CSSC, créée en 1902, emploie 3 500 personnes.

Shanghai Association of the Shipbuilding Industry
3255, ch. Zhou Jia Zui
Shanghai 200093 Chine
Tél. : (86-21) 6518-9966, poste 8803
Téléc. : (86-21) 6539-7470
Personne-ressource : Yang Xin Fa
Courriel : csasi@online.sh.cn

Shanghai Shipyard
1, Jimo-Lu, District de Pudong
Shanghai 200120 Chine
Tél. : (86-21) 5879-0451
Téléc. : (86-21) 5840-1840
Société d'État créée en 1949, emploie 9 200 personnes.

Wenchong Shipyard of Guangzhou
Guangzhou Wenchong Shipyard
Hongshan Jie, District de Huangpu
Guangzhou City, Guangdong 510725 Chine
Tél. : (86-20) 8238-9933
Téléc. : (86-20) 8239-9338
Courriel : market@wengchong.com
Internet : http://www.wenchong.com
Société d'État relevant de la CSSC, créée en 1959, emploie 5 000 personnes.

Wuyang Iron and Steel Co. The Ministry of Metallurgical Industry
Sipo Lu, Lihuizhuang, Wugang City
Henan 462500 Chine
Tél. : (86-37) 5811-1463
Téléc. : (86-37) 5812-3265
Société d'État créée en 1973, emploie 10 000 personnes.

Xingang Shipyard
1, rue Jichang, Tanggu
Tianjin 300456 Chine
Tél. : (86-22) 2579-3995
Téléc. : (86-22) 2579-2619
Société d'État créée en 1940, emploie 6 500 personnes.

Publication sectorielle chinoise

China Construction News
Baiwanzhuang
Beijing 100037 Chine
Tél. : (86-10) 6834-5058
Téléc. : (86-10) 6831-1589
Publiées en chinois

BIBLIOGRAPHIE

AFX, « China Merchants Unit to Form Container Terminal Joint Venture In Zhangzhou », 13 juillet 2000.

AFX, « China's Shipyards See Early Signs of Recovery », 31 août 1999.

Asia Pulse, « Profile – China's Shipping Sector (July, 2000) », 31 juillet 2000.

Business Opportunities in Asia & the Pacific, « Joint Venture Plans for Proposed US$177 million Build-Operate (BO) Container Port, P&O Ports [UK] & Qingdao Port Authority (QPA) », vol. 9, n° 4, 1er avril 2000.

China Business Information Network, « China: Dalian Liquid Storage-Tank Dock Operational », 23 décembre 1999.

China Business Information Network, « Chinese Shipbuilders Receive More Foreign Orders », 28 juin 1999, p. 80.

China Daily, « China: China's Vessel Exports to Fall », 6 juin 1999.

—, « China: Eximbank Inks Landmark Deal », 18 mars 2000, p. 3.

—, « China: Shipbuilders Bouncing Back », 26 mars 2000, p. 3.

—, « China: Tricky Launch for Shipbuilders », 25 juillet 1999, p. 8.

ChinaOnline, « China Shipbuilder Wins Financing for US$139 million Order », 21 septembre 1999.

—, « China Shipbuilding Corp, Broken Up », 15 juillet 1999.

De la Cruz, Ramoncito, « China Ports Bustling, Seen As WTO Plays », *Dow Jones International News*, 1er juin 2000.

EIU/China Hand, *Infrastructure China – Executive Summary, Roads, Rail, Aviation, Power, Water Treatment and Ports and Shipping*, novembre 1999.

Flynn, Matthew, « Insight: China Shipping Sets a Course for Big League: Post Panamax Order for 21 Ships Lifts the Company's Aim of Being in the Top Five of Container Lines », *Lloyds List International*, 17 janvier 2000.

—, « International: China: Yantai Dry Dock Close to Opening », *Lloyds List International*, 22 décembre 1999.

Graham & Whiteside Ltd, *China – Private Shipping & Shipbuilding Companies*.

—, *China – Public Shipping & Shipbuilding Companies*.

—, *China – Public Transportation Companies*.

McElroy, Damien, « International: Shipbuilding: China Slaps Ban On Yard Growth », Lloyds List International, 1er mars 2000, p. 5.

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, « Le Plan d'action commercial pour la Chine et Hong Kong 2000 », 1999, Téléchargé à http://www.dfait-maeci.gc.ca/asia/viewdocument-e.asp?continent=Asia&code=10&name=china1#Transportation, le 27 janvier 2000.

Osler, David, « Europe: Alstom Wins Chinese Coal Terminal Order », *Lloyds List International*, 30 juillet 1999.

Reuters English News Service, « China Merchants Forms Port Joint Venture », 30 juillet 2000.

Reyes, Brian, « Huludao Military Port To be Opened to Foreign Trade », *Lloyd's List International*, 23 juin 2000, p. 8.

Sundstrom, Rebecca E, *China's Port Facilities and Maritime Infrastructure: Bo Hai Rim Port Development Strategies For the 21st Century*, Spring 1999, téléchargé à http://depts.washington.edu/gttl/htdocs/conf99/seafin.html, 9 août 2000.

Tangshan Trade Cooperation Department , « Investment Projects of Tangshan Hebei China », téléchargé à http://tangshan.investmentchina.net/en/project/financing/21.html, 9 août 2000.

U.S. Department of Commerce, *Boat Manufacturing Industry – IMI063000* , 30 juin 2000.

—, *China Commercial Brief* , vol. 2, n° 38, 2 juin 2000, téléchargé à http://www.usatrade.gov, 9 août 2000.

—, *Deep-Water Port Project – IMI021500*, 15 février 2000.

—, *Excerpted From World Ships & Boats – IMI041900* , 19 avril 2000.

—, *Marine Infrastructure Development Project – IMI063000* , 30 juin 2000.

—, *Port Construction Project – IMI101299*, 12 octobre 1999.

—, *Port Handling Equipment – ISA970701*, 1er juillet 1997.

—, *The Port and Waterway Infrastructure Project – IMI063000* , 30 juin 2000

—, *Yunnan's Commitment in Great Western Developments – IMI071200* , 12 juillet 2000.

Wainwright, Dale, « Shipbuilding: China Yards Reveal Capacity Ambitions », *Lloyd's List International*, 23 juin 2000, p. 6.

AUTRES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Sites Web utiles

Ambassade du Canada à Beijing : **http://www.canada.org.hk/english/index.html** . Voir en particulier *China-Hong Kong : Profil : Protocole d'affair es* (très complet; fournit de nombreux renseignements tant pour les nouveaux venus que pour les vétérans du marché chinois) et *Exportation et Investissement : Guide de survie des PME sur le marché chinois* (offre des renseignements complets d'excellente qualité sur divers aspects du commerce des produits et services en Chine)

Asia Gateway Events: **http://events.asiagateway.com**

Banque de développement du Canada : **http://www.bdc.ca**

Banque mondiale en Chine : **http://www.worldbank.org.cn** .

Chinamarket: **http://www.chinamarket.com.cn** (publie les avis et préavis d'appels d'offres et de l'information sur les sociétés)

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT): **http://www.ccpit.org** ((une autre excellente source d'information sur la réglementation, les tarifs douaniers, le milieu des affaires et beaucoup d'autres sujets.)

China – Guide to Technology Transfer for Canadian Business:
http://www.infoexport.gc.ca/docs/view-e.asp?did=459&gid=245#3

ChinaSite: **http://chinasite.com** (Portail chinois Internet très complet avec des liens vers un grand nombre de secteurs d'activité.)

China Trading: **http://www.chinatrading.com**

China Daily: http://**www.chinadaily.com**

China Statistics: **http://www.stats.gov.cn/**

China Today: **http://www.chinatoday.com**

ChinaPages – China Business Information Resources: **http://www.chinapages.com**

Conseil commercial Canada-Chine (CCBC) : **http://www.ccbc.com**

ExportSource : **http://exportsource.gc.ca**

Institutions financières internationales: **http://www.dfait-maeci.gc.ca/ifinet**

La fenêtre du Canada sur la Chine (MAECI): **http://www.canada.org.hk**

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) :
http://www.dfait-maeci.gc.ca

Sinosource – Business Directory of China: **http://www.sinosource.com**

South China Morning Post: **http://www.scmp.com/news**

ANNEXE A : Projets de développements portuaires, par province

Projet	Description	Calendrier	Investissement (en millions de dollars)	Financement
Projets nationaux de travaux portuaires maritimes				
Projet de transport de conteneurs	• Amélioration des installations de transport et de gestion de conteneurs (mise en place de transport modal ininterrompu) à Zhejiang, Tianjin, Hebei et en Mongolie intérieure	Réalisé en 2005	105	Banque mondiale
Chongqing				
Agrandissement des installations portuaires de Jiulongpo	• Ajout de deux nouveaux postes d'amarrage capables d'accueillir des navires de 1 000 TPL, ce qui porte la capacité annuelle du port à 50 000 EVP. et à 300 000 tonnes de marchandises générales. • Sera le premier quai pour porte-conteneur en Chine du Sud-Ouest.	Réalisé en 2002	n/d*	n/d
Provinde de Fujian				
Agrandissement du port de Xiamen	• Ajout de sept postes d'amarrage en eau profonde, portant le total du port à 23 et la capacité annuelle de manutention à 23 millions de tonnes.	Réalisé à la fin de l'an 2000	n/d	n/d
Rénovation des terminaux internationaux pour conteneurs de Xiamen	• Capacité annuelle de conteneurs sera portée de 600 000 à un million d'U.E.C. • Modernisation des terminaux pour accueillir des porte-conteneurs de quatrième génération.	Réalisé en 2003	n/d	n/d

Projet	Description	Calendrier	Investissement (en millions de dollars)	Financement
Agrandissement du terminal de conteneurs de Fuzhou QingZhou (FQCT)	• Ajout d'un terminal pour porte-conteneurs en eau profonde.	n/d	n/d	n/d
Province de Guangdong				
Agrandissement du port de Guangzhou	• Phase I : dragage d'un chenal de 45 km, profond de 12,5 m du port à la mer pour faciliter le passage des navires de 35 000 TPL. • Phase II : agrandissement du port pour accueillir des navires de 50 000 TPL, portant la capacité de manutention à 85-90 millions de tonnes.	Phase II : Réalisé en 2010	n/d	n/d
Agrandissement du terminal international pour conteneurs de Jiangmen (JCT)	• Agrandissement du port pour : • accueillir des navires plus gros; • accroître la capacité annuelle de manutention au-delà de 150 000 U.E.C.	n/d	n/d	n/d
Province de Hebei				
Agrandissement du port de Jingtang	• Plans pour construire un porte de déchargement de minerais de fer en eau profonde de 200 000 TPL et les installations annexes (pont, digue, etc.).	Réalisé en 2003	221	L'autorité portuaire espère obtenir 27,2 % des fonds nécessaires par des IDE.
Province de Liaoning				
Agrandissement du port de Dalian	• Terminal minéralier de 200 000 TPL à Dayao Bay • Poste d'amarrage de 459 x 25 m • Plate-forme de 360 m • Portique de 105 m	n/d	290	L'autorité portuaire cherche des partenaires étrangers pour une coentreprise

Projet	Description	Calendrier	Investissement (en millions de dollars)	Financement
Ouverture du port militaire de ludao	• Phase I : trois nouvelles cales sèches (une de terminée) • Phase II : six nouvelles cales sèches	n/d	Phase I : 50 Phase II : 177,2	La ville de Huludao a financé la phase I
Réservoir pour liquide de Dalian	• Phase I : superficie de 57 600 m^2 ◦ deux postes d'amarrage de 30 000 tonnes ◦ Profondeur, 10,5 m ◦ 35 réservoirs d'une capacité totale de 60 000 m^3 ◦ 48 canalisations de chargement ◦ système de remplissage des réservoirs	Phase I : réalisée en 1999	208	Projet financé conjointement par le port de Dalian et trois sociétés de Norvège, du Japon et de Hollande
Province de Shandong				
Construction d'installation pour conteneurs à Qingdao	• 766 m de quai ◦ trois cales sèches de 14,5 à 11,6 m de profondeur ◦ parc de 35 hectares pour conteneurs • aura une capacité annuelle de manutention d'un million d'U.E.C.	n/d	260	Accord de coentreprise de type CET appelée Qingdao Qianwan Container Terminal Co. Ltd. (QQCT), regroupant P&O Ports Australia et Qindao Port Authority (QPA)

Projet	Description	Calendrier	Investissement (en millions de dollars)	Financement
Shanghai				
Port en eau profonde de la petite et de la grande île Yangshan	• 50 postes d'amarrage pour porte-conteneurs • Pont à huit voies de 30 km reliant la petite et la grande île de Yanshan • Phase I : cinq postes d'amarrage pour porte-conteneurs avec une capacité de manutention de deux millions d'U.E.C. • En attente de l'approbation du Conseil d'État.	Phase I : Réalisé en 2005	Phase II : 2 600	n/d
Agrandissement du port de Shanghai – Phase III	• 600 m de quai • deux postes d'amarrage pour porte-conteneurs	n/d	n/d	n/d
Province de Shenzhen				
Développement du port de Mawan	• Agrandissement du port	n/d	35,4	Coentreprise entre China Merchants Holdings (International) Co. Ltd. (Hong Kong) et le Shenzhen Chiwan Wharf Holdings Ltd.

Projet	Description	Calendrier	Investissement (en millions de dollars)	Financement
Agrandissement du port de Shekou	• Phase II : Deux nouveaux postes d'amarrage ajoutant 800 000 U.E.C. de capacité de manutention de conteneurs • 141 millions de dollars d'investis en 2000 pour améliorer la machinerie et les installations portuaires et pour construire et rénover sa cour de stockage.	Phase II : Débutant en 2000	n/d	n/d
Agrandissement du port de Shenzhen	• 32 postes d'amarrage dont dix spécialisés. • Porter la capacité de manutention de Shenzhen à 70 millions de tonnes en 2005 et à 6,5 millions d'U.E.C.	2001 -2005	2773	n/d

Projet	Description	Calendrier	Investissement (en millions de dollars)	Financement
Tianjin				

Agrandissement du port de Tianjin	• Porter la capacité à 80 millions de tonnes d'ici 2002 et à 100 millions de tonnes d'ici 2010.
	• Phase I : Huit postes d'amarrage en construction.
	  • Quatre postes d'amarrage seront terminés d'ici la fin de 2000
	  • Deux de ces postes d'amarrage seront consacrés au charbon et au coke.
	• Construction et innnovation technique majeures :
	  • Investissement de 305 millions de dollars
	  • 45 % pour la construction de posts d'amarrage pour le coke et les minerais non métalliques au terminal de charbon de Nanjiang
	  • 24 % pour la rénovation de deux postes d'amarrage, dont un pour porte-conteneurs.
		n/d	n/d	n/d

Terminal d'exportation de charbon	• Installation complètement automatisée capable de traiter 10,2 millions de tonnes de charbon par an.	1999 - ?	n/d	Financé en partie par un prêt de 51 millions de dollars de la HSBC Investment Bank

Projet	Description	Calendrier	Investissement (en millions de dollars)	Financement
Province de Zhejiang				
Construction du port de l'île de Majishan	• Terminal de transfert de minerais comportant deux postes d'amarrage pour desservir jusqu'à 300 000 TPL	n/d	44	Shanghai Baoshan Steel Co. a fait équipe avec le Shensi Planning and Economic Committee
Projet d'agrandissement du port de Ningbo	• Transformation d'un quai à conteneurs existant. • Construction d'un nouveau quai à conteneurs • Porter la capacité de manutention à 10,5 millions de tonnes d'ici 2000	1997 -2002	500	n/d
Projet de construction du port de Wenzhou	• 100 nouveaux quais pour navires de 5 000 à 10 000 tonne dont : • Phase II du projet de Long Wan – Construction de deux quais pour navires de charge en vrac de 10 000 tonnes. • Phase I de la reconstruction de Long Wan – Pour permettre au quai d'accueillir le trafic de marchandises international de conteneurs. • Projet du port en eau profonde de Yue Qing — Nouveau district portuaire en eau profonde.	Phase II de Long Wan : 45	n/d	n/d

* n/d : Non disponible
Source: EIU, U.S. Department of Commerce et diverses sources d'information.

ANNEXE B : L'ABC des bonnes relations commerciales

Voici quelques points auxquels porter attention pour cultiver de bonnes relations avec vos éventuels partenaires chinois.

- Renseignez- vous sur la culture, la politique, les pratiques commerciales et les us et coutumes de la Chine.
- Sachez que toute relation commerciale se fonde essentiellement sur le respect, un respect fortement éclairé par une bonne connaissance et une bonne compréhension de la culture chinoise.
- Assurez- vous de bien saisir toute la signification du concept du guanxi, de même que la portée de la philosophie chinoise qui met « l'amitié en premier et les affaires en second ».
- Demandez le concours du gouvernement canadien, en vous adressant aux ministères, bureaux et consulats généraux compétents ainsi qu'à l'ambassade du Canada à Beijing.
- Tirez avantage d'initiatives commerciales appuyées par le gouvernement, telles les visites d'Équipe Canada.
- Assurez-vous de bien connaître les politiques officielles canadiennes et les initiatives des secteurs public et privé qui visent à donner un avantage concurrentiel aux sociétés canadiennes.
- Prenez note du fait que, si votre entreprise est une PME, vous obtiendrez sans doute accès au marché plus rapidement en faisant partie d'un consortium.
- Sachez qu'il y a des avantages à offrir des options de financement attrayantes.
- Renseignez- vous à fond sur les avantages et les inconvénients de former des coentreprises avec des sociétés chinoises. Les entreprises étrangères en propriété exclusive, les ententes de transfert de technologie, les société d'import-export et l'établissement de bureaux locaux de vente sont d'autres options qu'il y aurait lieu d'examiner.
- Allez sur les lieux tôt au cours du projet, pour faire la connaissance des principaux responsables, et retournez- y fréquemment par la suite pour cultiver de bonnes relations.
- Servez- vous de moyens de commercialisation et de promotion bien visibles — en chinois —, pour vous faire connaître de vos clients éventuels, les renseigner sur ce que vous faites et leur indiquer comment communiquer avec vous.
- Sachez qu'une campagne de commercialisation ciblée et bien pensée peut faire de votre produit le « préféré ».
- Sachez également que, pour la plupart des gros contrats d'approvisionnement, votre produit devra vraisemblablement faire l'objet d'une sélection préalable.
- Surveillez les autres débouchés que peut (par ricochet) vous ouvrir le fait d'avoir établi une présence en Chine, adhéré au concept du guanxi et élargi votre cercle de relations d'affaires.
- Demandez à votre agent ou conseiller d'examiner les aspects pertinents de tout débouché qui se dessine et de nouer contact avec les principaux responsables à la direction du projet, ainsi qu'au sein

de l'administration municipale, provinciale et centrale. ! Laissez votre agent ou conseiller vous guider et contribuer aux réunions et aux négociations subséquentes.

- Demandez à votre agent ou conseiller de vous mettre au fait des pratiques commerciales des autres exportateurs étrangers en Chine.

- Souvent, c'est un malentendu sur un point mineur qui fait perdre un contrat important. Aussi, remettez- vous- en au savoir- faire de votre agent ou conseiller et ne vous laissez jamais aller à des « déductions » ou à des « suppositions » sur la signification des expressions employées ou sur le genre de réponse à donner à une communication.

D'autre part :

- N'allez pas en Chine à l'improviste, sans assistance, dans le but de sonder les possibilités.

- N'essayez pas de concurrencer les fabricants locaux de matériel aéroportuaire faisant appel à une technologie rudimentaire.

- Ne supposez pas que des fonctionnaires corrompus contrôlent les marchés régionaux parce qu'on ne semble pas veiller au respect des nouvelles lois. La mise en oeuvre de nouvelles lois ne s'effectue pas du jour au lendemain, mais les choses sont vraiment en train de changer!

APPRÉCIATION DU LECTEUR

Veuillez aider le Centre des études de marché à produire des rapports qui répondent à vos besoins en remplissant le formulaire d'évaluation ci-joint et en nous le retournant par télécopieur, au (613) 943-1103. Merci de votre précieuse collaboration.

1. Comment avez-vous obtenu un exemplaire de ce rapport de marché?
   - ☐ FaxLink de l'InfoCentre
   - ☐ Site Internet du gouvernement
   - ☐ Service de renseignements de l'InfoCentre
   - ☐ Bureau régional du gouvernement
   - ☐ Autre : _____

2. Comment décririez-vous le présent rapport de marché?

	Tout à fait d'accord	D'accord	Pas d'opinion	Pas d'accord	Pas du tout d'accord
Utile	☐	☐	☐	☐	☐
Complet	☐	☐	☐	☐	☐
Bien présenté	☐	☐	☐	☐	☐
Bien rédigé	☐	☐	☐	☐	☐
Longueur idéale	☐	☐	☐	☐	☐

3. Sous quelle forme préférez-vous recevoir ces rapports?
   - ☐ Imprimé
   - ☐ Version électronique

4. En se fondant sur les renseignements contenus dans le présent rapport, quelles mesures particulières votre entreprise ou organisation prévoit-elle de prendre en ce qui concerne ce marché? Cochez toutes les rubriques qui s'appliquent.
   - ☐ Chercher un agent/distributeur
   - ☐ Visiter le marché
   - ☐ Faire plus de recherche
   - ☐ Autre : _____
   - ☐ Contacter un bureau commercial du Canada à l'étranger
   - ☐ Participer à un salon commercial à l'étranger
   - ☐ Aucune mesure

5. Quels autres rapports de marché seraient utiles à votre entreprise ou organisation? Veuillez énumérer les produits et les pays sur lesquels vous aimeriez qu'ils portent. _____

6. Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux votre entreprise ou organisation? Cochez une case seulement.
   - ☐ Fabrication/transformation
   - ☐ Maison de commerce
   - ☐ Fournisseur de services d'exportation
   - ☐ Association industrielle/commerciale
   - ☐ Organisme gouvernemental
   - ☐ Collège/université
   - ☐ Firme d'experts-conseils
   - ☐ Autre :

7. Quel était le chiffre d'affaires de votre entreprise ou organisation l'an dernier, en dollars canadiens?
   - ☐ Moins de 10 millions de dollars
   - ☐ Plus de 50 millions de dollars
   - ☐ De 10 millions à 50 millions de dollars
   - ☐ Sans objet

Autres commentaires/suggestions : _____

Nom de votre entreprise ou organisation (facultatif) : _____